

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES
OBLIGATIONS DU VENDEUR
en matière
D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 16 juin 1908, à 1 heure

PAR

HENRI MILLEVOYE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. PIÉDELIÈVRE.

Suffragants : { MM. MASSIGLI,
BARTIN, } *professeurs.*

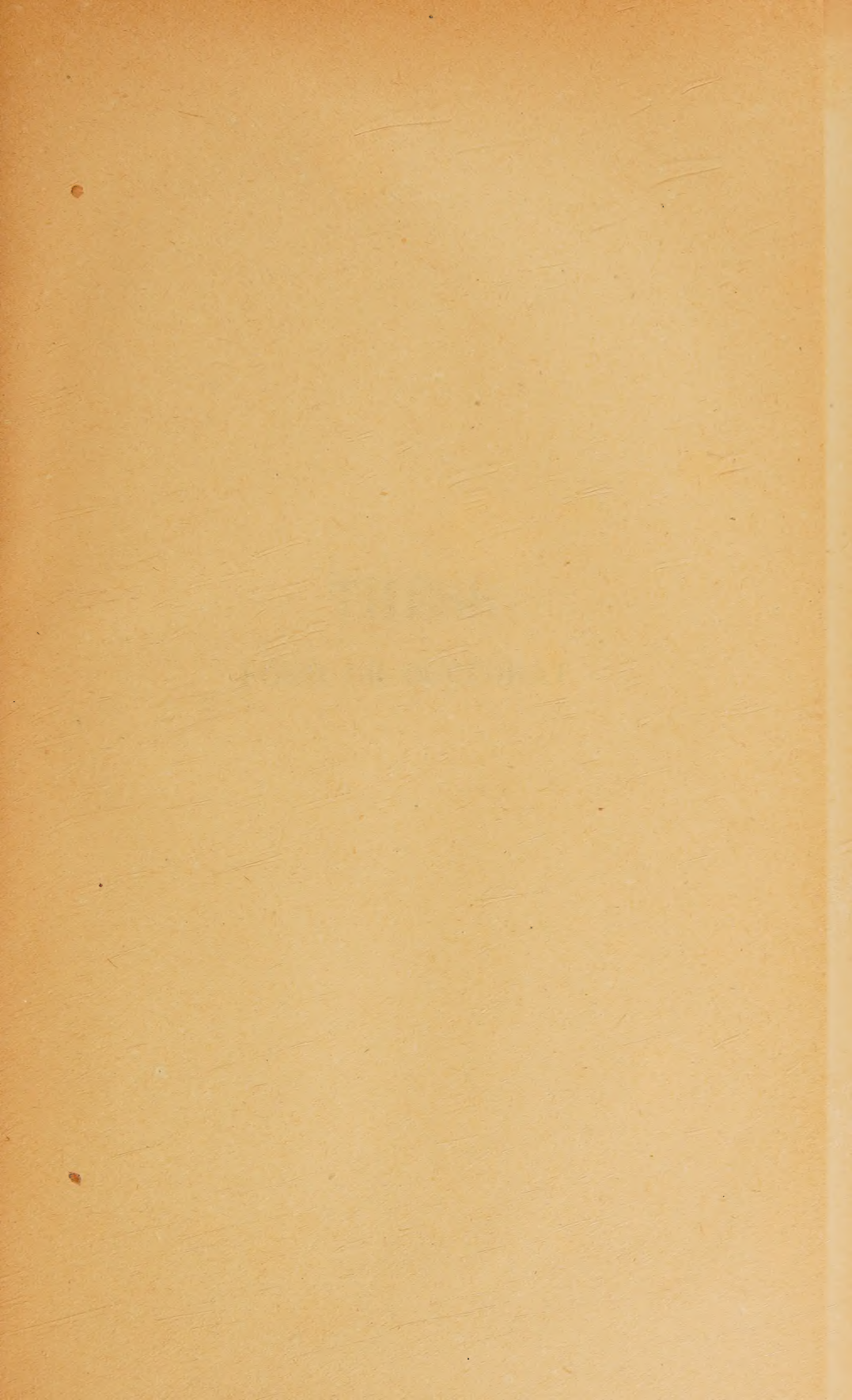
PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908



THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES OBLIGATIONS DU VENDEUR

en matière

D'AUTOMOBILES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 16 juin 1908, à 1 heure

PAR

HENRI MILLEVOYE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. PIÉDELIÈVRE.

*Suppléants : { MM. MASSIGLI, } professeurs.
BARTIN, }*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

En essayant de résumer dans cette thèse les obligations du vendeur en matière d'automobiles, je n'ai pas la prétention de faire œuvre juridique nouvelle.

Si le législateur a cru devoir créer toute une législation pénale pour réglementer la circulation des automobiles et réprimer les excès de ceux qui les conduisent, il ne s'est pas inquiété de prévoir des règles particulières qui régiraient la translation de leur propriété. Le droit commun lui a paru suffire qui régit depuis si longtemps la vente des autres objets dans le commerce. Peut-être ne l'était-il pas ? Car une industrie comme l'industrie automobile ne se crée pas de toutes pièces en moins de dix années sans soulever quantités de problèmes nouveaux, problèmes portant sans doute sur des espèces particulières, mais dont la solution une fois trouvée pouvait devenir une solution de principe.

A qui pouvaient s'adresser acheteurs et vendeurs d'automobiles pour obtenir la solution désirée sinon aux tribunaux ? C'est ce qu'ils ont fait. Et les juges ont appliqué la loi. Mais, en l'appliquant et tout par-

ticulièrement dans les premières espèces qui leur furent soumises, ils ont tenu compte des difficultés énormes au milieu desquelles luttaien des constructeurs qui, lancés en plein inconnu, n'avaient pu prévoir les aléas d'une construction qui se modifiait chaque jour. Dans les sentences qu'ils rendirent l'équité fut pour beaucoup. Nous tenterons d'en dégager l'esprit.

Mais étudier cette jurisprudence en s'inspirant des décisions récentes du droit commun et des usages m'a paru suffisamment intéressant pour qu'on y consacre quelques pages. J'aurai atteint mon but si, à défaut d'œuvre juridique au sens strict du mot, j'ai fait œuvre pratique, en prévenant acheteurs et vendeurs d'automobiles de leurs droits et de leurs devoirs.

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS.

La vente des voitures automobiles se traite selon les modes normaux de translation de la propriété. Elle reste une convention par laquelle « l'un s'oblige à livrer une chose et l'autre à la payer ». Lorsqu'un acheteur et un vendeur d'automobiles seront d'accord sur la chose et sur le prix, le contrat aura pris naissance. L'accord pourra être verbal ou se faire par correspondance, par télégraphe et par téléphone. Il n'importe : il suffit qu'il soit. Traiter des difficultés qui proviennent, soit la preuve du consentement des parties, soit du moment où ce consentement est parfait ne rentre pas dans le cadre que nous nous sommes fixé. Je désirerais seulement indiquer que, dans la plupart des cas, la vente des voitures automobiles me semble être une vente un peu particulière qu'il y a un très grand intérêt pratique à parfaitement préciser. Je serai aussi amené à traiter la question des *arrhes*, qui suscite entre acheteurs et vendeurs de nombreuses difficultés, puis, avant d'en arriver aux obligations du vendeur proprement dites, je voudrais dire un

mot d'un cas spécial de promesse de vente, qui ne me semble pouvoir se rencontrer qu'à propos des automobiles.

La vente des voitures automobiles s'opère en effet parfois sans qu'aucune difficulté puisse se présenter au point de vue de la nature même du contrat de vente. La voiture est terminée, prête à livrer ; un acquéreur se présente, en solde le prix, en prend livraison ; la vente est parfaite et ne peut présenter, en tant que vente, aucune difficulté qui ne soit déjà résolue par les auteurs à propos de la vente en général. Mais dans la majorité des cas l'automobile que le constructeur s'engage à vendre n'est pas encore construite ; le constructeur présente un modèle et, moyennant l'engagement pris par l'acquéreur de verser à la livraison un certain prix, il s'engage dans un certain délai à lui livrer une voiture entièrement semblable au modèle. De plus, l'acquéreur, pour sceller l'engagement qu'il a pris, verse entre les mains du vendeur une certaine somme d'argent, en général le tiers du prix total. La vente ainsi formée est une vente, non prévue par le Code, mais très fréquente dans le commerce et tout particulièrement dans la vente des navires, sous le nom de vente à livrer. Ce n'est pas une vente conditionnelle et la question a son importance au cas où il y aurait des vices (1), c'est la

(1) Lyon-Caen et Renault, *Droit maritime*, t. V, n° 154.

vente d'un objet qui n'existe pas encore (1) ; telle qu'elle est, elle soulève en matière d'automobile des conflits de deux sortes. On s'est demandé d'abord de quelle nature était la somme déposée par l'acquéreur au moment de la commande, si elle représentait des arrhes, ou un acompte, puis en tenant pour acquis que cette somme est un acompte, on a recherché de quelle manière s'opérait la translation de propriété de la voiture commandée.

La première question, arrhes ou acompte, s'est posée à propos d'une faillite. Un constructeur avait passé avec un intermédiaire un contrat de vente d'un certain nombre de châssis, sur lequel certaines sommes d'argent avaient été versées par ledit intermédiaire. Entre le jour de la commande et celui de la livraison, l'intermédiaire fit faillite. Le syndic intervint alors et réclama au constructeur le montant des arrhes touchés par lui à l'occasion du contrat. Le constructeur s'y refusa en alléguant qu'il était prêt à livrer la marchandise dont il avait reçu commande régulière, marchandise qu'il aurait pu vendre à d'autres clients s'il ne s'était cru lié lui-même par le contrat en question (2).

C'était poser nettement la question. S'il s'agissait d'arrhes, en effet, conformément à l'article 1590 du Code civil, chacune des parties pouvait se départir

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 152.

(2) *Lois et sports*, février 1908, p. 62.

de la vente en perdant les arrhes ou en en restituant le double, et le constructeur avait raison en refusant de restituer au syndic ce qu'il avait reçu, puisque les arrhes ne constituaient entre ses mains qu'un gage et que le syndic n'avait qu'à user de la faculté qui lui est laissée par l'article 578 du Code de commerce et exiger la marchandise en en payant le prix. Si au contraire la somme versée ne l'était qu'à titre d'acompte, la situation était toute différente, le syndic pouvait ne pas user de l'article 578, la vente devait être alors considérée comme résolue et les acomptes n'ayant plus de raison d'être, devaient être restitués conformément à l'article 1576 du Code de commerce (1).

On voit tout l'intérêt pratique de la question. Elle fut soumise à un tribunal arbitral qui rendit le jugement suivant dans lequel il donne gain de cause au constructeur.

« Attendu qu'en l'absence de toute convention contraire, l'article 1590 est formel et qu'il précise que les sommes données n'ont pu l'être que comme moyen de dédit ; que le syndic de la faillite affirme en vain que les 12.000 francs visés ne l'ont été que pour affirmer la volonté de B. de se rendre acquéreur, que si telle était sa volonté, il aurait dû la déclarer ex-

(1) Dalloz, *Rép. alphab.*, *Supp.*, *Faillites*, n° 1904 ; Paris, 26 mars 1858, D. 59.1.194 ; Req., 17 janvier 1859, D. 59.1.219.

pressément... Par ces motifs, déboute le syndic de sa demande.... (1). »

Je m'élève de la manière la plus absolue contre une telle solution qui ne peut provenir, à mon avis, que d'une confusion grossière.

Il est évident en effet, que si les sommes versées ne pouvaient l'être que comme *arrhes*, l'arbitre aurait raison. S'il avait seulement à se demander si elles avaient été reçues comme « témoignage de la conclusion définitive du contrat comme « denier à Dieu », ou au contraire si elles l'avaient été comme moyen de dédit, il devait, devant le silence des parties et avec l'article 1590, déclarer qu'elles n'étaient qu'un moyen de dédit. Mais ce n'est absolument pas la question. Il est bien certain que l'acquéreur n'avait pas versé 12.000 francs comme denier à Dieu ; la seule question qui se posait était de savoir si les sommes représentaient un moyen de dédit ou un acompte sur le prix total, acompte qui ne saurait être régi par l'article 1590. C'est ce que l'arbitre n'a pas vu. Pour le savoir, il nous faut simplement rechercher la volonté des parties. Il me semble qu'elle n'est pas douteuse.

Car l'acquéreur qui passe commande d'un châssis, ne verse pas, selon l'usage constant de l'automobile, une somme quelconque. Il verse le tiers de la commande. Et ce tiers s'élève à un prix relativement con-

(1) Sentence arbitrale de M. Langlois. Marseille, 17 janvier 1908.

sidérable. Admettre qu'il le verse comme moyen de dédit, c'est admettre qu'il entrevoit la possibilité de perdre cette somme importante, c'est admettre aussi que le constructeur qui gagne 50 0/0 sur le châssis qu'il vend prévoit qu'il pourra rembourser le double de la somme reçue, autrement dit 66 0/0 sur le prix total et 33 0/0 de sa poche. C'est une idée qui ne peut lui venir, il aurait presque intérêt à livrer le châssis lui-même. Non, la somme versée n'est qu'un acompte sur le prix total, acompte qui s'explique aisément et que l'on comprend que le constructeur exige. Il lui permet d'abord de faire face aux premiers frais de la construction qui lui est demandée. Il l'assure en même temps de la persistance de la volonté de l'acquéreur. Très souvent, en effet, les constructeurs d'automobiles reçoivent des commandes d'une clientèle qu'ils ne connaissent pas ; ils ne savent pas si oui ou non elle est solvable. S'ils ne l'obligeaient pas à verser une certaine somme à la commande, ils risqueraient fort de voir leur marchandise laissée pour compte, et la condamnation qu'ils obtiendraient contre l'acquéreur refusant de tenir ses engagements serait sans effet. L'acompte versé lie le client et l'oblige à solder le reste du prix.

Nous dirons donc que dans la plupart des cas, la vente des automobiles est une vente à livrer, dans laquelle à la commande l'acquéreur verse une somme d'argent comme acompte sur le prix total. L'obliga-

tion qui en résulte pour le constructeur est de construire la chose et d'en rendre propriétaire celui qui en a fait la commande.

Mais à quel moment commence la propriété pour l'acquéreur ? Est-ce seulement lorsque l'automobile est construite, terminée, ou au contraire les acomptes qu'il a versés, n'ont-ils pas pour résultat de lui faire acquérir la propriété des portions déjà construites au prorata des paiements qu'il a faits ? La question a une importance considérable en cas de faillite du constructeur. L'acquéreur propriétaire au fur et à mesure gardera pour lui la portion déjà construite ; propriétaire seulement de l'automobile terminée, il n'est pour le moment que créancier et subira la loi du dividende.

La question n'a pas encore été tranchée par les tribunaux, la majorité des auteurs qui ont traité de la question (1) sont cependant d'avis que l'acquéreur ne devient propriétaire que lorsque l'automobile est terminée. Je me permets de n'être pas de leur avis. Car les raisons qui les décident sont des raisons d'analogie. Des auteurs, comme Lyon-Caen et Renault, ont traité la question à propos de la construction des navires. Le navire est un tout, a-t-on déclaré, et on ne peut le considérer comme un ouvrage à plusieurs pièces et à la mesure dans le sens de l'ar-

(1) Bonnardot, *Conférences sur les litiges de l'automobile*, février 1907.

ticle 1791 (C. civ.). La jurisprudence en ce sens est constante. N'y a-t-il pas, déclarent nos auteurs, analogie absolue entre le navire et l'automobile, et l'automobile n'est-elle pas également un tout ? Chacune des pièces qui la composent ne concourt-elle pas au même but, la marche parfaite du mécanisme, et n'est-il pas nécessaire, pour que ce mécanisme fonctionne, que toutes les pièces soient adaptées les unes aux autres suivant le plan primitif (1).

Evidemment. Mais l'argument, pour fort qu'il soit, ne me convainc pas. Entre les pièces du navire et celles de l'automobile il y a cette différence essentielle, que les pièces du navire sont inutilisables tant que le navire n'est pas construit. La carcasse ne peut aller sans mâts, ni à plus forte raison les mâts sans carcasse. Il n'en va pas de même des pièces d'une automobile. L'acheteur d'une automobile achète sans doute une automobile, qui forme un tout et dont toutes les pièces doivent être assemblées, pour que l'automobile puisse marcher. Mais il achète autre chose aussi. Un changement de vitesse, un moteur, une source d'énergie électrique, qui peuvent avoir leur utilisation particulière et dont il a pu

(1) Cass. civ., 20 mars 1872, S. 72.1.401 ; Cass. civ., 11 mai 1876, S. 77.1.337 ; Rennes, 24 janvier 1870, D. 71.2.140 ; Delamarre et Lepoittevin, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 90 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, p. 112, n° 1.

prévoir l'utilisation spéciale. En fait, il en est souvent ainsi. Le moteur démonté d'une automobile, sert lorsqu'elle est au repos, à actionner un canot ou à fournir la force électrique suffisante pour éclairer un château. Dès lors pourquoi déclarer que l'acquéreur ne sera pas propriétaire de ce moteur qui est construit, dont il a payé le prix et dont il a entendu devenir acquéreur ?

Dira-t-on, pour justifier la théorie adverse, que la propriété ne peut être acquise à l'acheteur que lorsque la voiture est terminée pour la seule raison que c'est seulement à ce moment que la voiture lui est affectée ; que jusque-là il a droit à une des voitures que l'on construit, mais pas à une voiture spéciale ? que la voiture ne lui sera affectée qu'une fois finie ? Je répondrai qu'il a payé un acompte sur une voiture et que cette voiture est en construction. Que parmi les voitures qui ont été commencées au lendemain de sa commande, il en est une que l'on peut facilement déterminer au moyen des numéros de séries et qui lui appartient sûrement ; que dans la plupart des cas cette difficulté ne peut se présenter, puisqu'on donne à l'acheteur avec son récépissé de commande un numéro de série et que ce numéro est reporté sur le châssis en construction ; que ce châssis est donc parfaitement déterminé dès son origine et que la propriété en est acquise à l'acquéreur au fur et à mesure de sa construction.

Nous considérerons donc, dans la plupart des cas (1), la vente des voitures automobiles comme une vente à livrer, dans laquelle l'acquéreur verse un acompte sur le prix, grâce auquel la propriété de la voiture lui est acquise au fur et à mesure de sa construction.

Mais avant d'en arriver à examiner quelles sont les obligations du vendeur dans cette sorte de vente ou dans les autres ventes qui peuvent résulter des transactions d'automobile, je voudrais dire un mot d'une triple source de difficultés qui provient de la manière coutumière dont les constructeurs font offre de leurs marchandises, difficultés que les tribunaux sont appelés à trancher dans un avenir très restreint.

Il est acquis qu'un des moyens qui sont à la disposition du vendeur pour faire « offre » de sa marchandise consiste à envoyer un catalogue avec indication des prix courants. C'est un moyen tout particulièrement employé par les constructeurs d'automobiles. Au début de l'année, ils adressent des catalogues qui portent le nom de l'année en cours (catalogue 1908) et sur lequel est indiquée la nature et la force de chacun des châssis qu'ils offrent au public, avec en regard l'indication du prix qu'ils en demandent.

C'est là une véritable sollicitation (2). Il n'est pas

(1) Si l'automobile vendue, était une automobile complètement terminée, soit neuve, soit d'occasion, il n'y aurait pas vente à livrer.

(2) Trib. comm. Seine, 5 janvier 1869, S. 69.2.14, S. 69.2.24 ;

douteux que si, au lendemain de la réception de ce catalogue, un tiers passe commande d'un des châssis portés en acceptant le prix indiqué, la vente est parfaite et le constructeur tenu de livrer. Mais une question se pose, source de nombreuses difficultés. Pour combien de temps cette pollicitation est-elle valable.

Le catalogue porte « année 1908 ». Il semble donc que pendant toute l'année 1908 le constructeur est tenu de livrer. Qu'arrivera-t-il cependant :

1° Si un autre catalogue, dont le tiers, au courant du premier, n'aura pas connaissance, vient annuler le précédent ?

2° Si le constructeur apporte dans le cours de l'année des modifications à ses modèles ?

3° Si le constructeur refuse de livrer en fin d'année sous prétexte de modèles nouveaux ?

J'avoue n'avoir posé la première question que parce qu'elle est actuellement pendante à propos d'une vente d'automobile devant la troisième chambre du tribunal. La solution en droit ne me paraît pas douteuse, et je ne crois pas que le fait, qui si souvent à la barre domine le droit, puisse venir troubler la sérénité du juge. Le commerçant a fait un catalogue, une offre, qu'il a portée à la connaissance des tiers ; cette offre n'a pas été acceptée ; il la renouvelle sous d'autres conditions, en annulant son offre antérieure. C'est

son droit absolu. Lui nier ce droit, en prétendant qu'il s'est engagé pour toute une année et qu'il n'a pas le droit de revenir sur cet engagement, c'est confondre la promesse de vente et la sollicitation. Il ne s'est pas engagé à vendre, il a offert. Alors qu'on n'a pas encore accepté son offre, il prévient qu'il n'offre plus dans les mêmes conditions. La promesse de vente qu'il avait faite n'a pas été *acceptée*, il peut la retirer comme toute promesse de vente peut être rétractée.

Et quant à l'argument qui consisterait à dire que le tiers qui a reçu le premier catalogue n'a pas reçu le second et que l'offre n'a pas été retirée en ce qui le concerne, il me semble qu'il ne soutient pas davantage l'examen. Le catalogue n'est pas une offre adressée à un individu en particulier ; il est adressé à la masse, au public. Il ne devient une promesse de vente à l'égard d'un particulier que lorsque celui qui s'en empare, le fait sien, accepte expressément d'y adhérer en passant une commande. Il importe peu qu'un tiers l'ait reçu personnellement. Il n'a pas été fait pour lui. Il a été fait pour le public. C'est aussi au public que le constructeur doit adresser son nouveau catalogue, l'expression nouvelle de sa volonté (1).

La deuxième question mérite un examen beaucoup plus attentif.

Un constructeur d'automobiles a pris l'engage-

(1) Cass. req., 12 juin 1847, D. 48.1.147 ; Req., 9 août 1848, D. 48.1.145.

ment de fournir un modèle déterminé moyennant un certain prix. Pendant le courant de l'année, sans faire paraître aucun catalogue nouveau, il modifie le modèle qu'il avait spécifié (pour l'améliorer, déclare-t-il). Le prix reste le même. L'acheteur a-t-il le droit d'exiger le modèle prévu au catalogue sans accepter les modifications apportées par le constructeur ?

Dans la pratique l'intérêt de la question est considérable, — et elle ne peut guère se poser à l'heure actuelle que dans la vente spéciale qui nous occupe. L'industrie de l'automobile est en progrès constant. Les ingénieurs sont à la recherche incessante de procédés nouveaux ; ils essayent de découvrir ces perfectionnements de détails qui font que l'outil, hier incomplet, deviendra demain l'instrument mécanique précis. Dire que le constructeur ne peut apporter à sa construction aucune modification qu'il n'a prévu, c'est arrêter son essor. On ne peut prétendre, d'un autre côté, qu'il peut fabriquer à la fois et l'automobile modifiée qu'il offre à certains clients, et l'automobile primitivement prévue au catalogue. La modification apportée est acquise, les châssis ne se construisant qu'en série et devant tous se ressembler. Que faire alors ? En équité la question ne se pose pas. Il est certain que lorsque le constructeur modifie sa voiture, c'est seulement après de longues études et pour la perfectionner. Le client qui se plaint, se plaint, donc seulement que la « mariée est

trop belle ». Et cependant, en droit, il ne me semble pas douteux qu'il ait raison. Car, si nous appliquons les principes du droit commun, nous trouvons d'abord que le constructeur a fait une promesse de vente, ensuite que cette promesse de vente a été acceptée sans opposition de sa part (1). Il doit donc exécuter intégralement les clauses du contrat. Que fait-il ? Il les modifie. Il n'en a pas le droit.

Et cependant je suis convaincu, pour ma part, que le tribunal lui donnera raison, il édictera en fait une de ces règles particulières, dont j'ai parlé, contraire au droit commun, en considération des difficultés de sa tâche, de l'imprévu de sa construction.

3° Le constructeur se refuse de livrer le modèle prévu sous prétexte de modèles nouveaux.

Dans la pratique, en effet, le constructeur ne livre plus de modèles anciens à partir du mois de novembre, à moins qu'il n'en ait à écouler. Il fabrique seulement le modèle de l'année suivante. L'acheteur aura-t-il le droit d'exiger le modèle ancien ?

C'est la même question que celle que je viens d'exposer et les raisons que j'ai données doivent décider de la réponse à formuler pour un cas spécial.

J'en arrive aux obligations du vendeur.

(1) Cass., 10 déc. 1883, D. 84.1.114.

CHAPITRE II

LES OBLIGATIONS DU VENDEUR.

GÉNÉRALITÉS.

Les obligations du vendeur sont trop connues pour que je croie utile d'en refaire ici, avant de les examiner dans le détail de leur application à l'automobile, une théorie générale. L'article 1602 et l'article 1603 déclarent l'un que « le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige et que tout pacte obscur ou ambigu s'interprétera contre lui », l'autre « qu'il a deux obligations principales, celle de délivrer et celle de garantir la chose qu'il vend ». D'un autre côté l'article 1136 l'oblige à « conserver la chose jusqu'à sa livraison ». Il a enfin l'obligation de transférer la propriété.

Il en ressort, et je reprends ici sans discussion et sans développement la distinction généralement admise par la doctrine, que le vendeur est assujéti à quatre obligations principales :

1° Conserver la chose jusqu'à l'époque convenue pour la livraison, faire la délivrance et la faire complète.

2° Transférer la propriété de la chose à l'acheteur.

3° Garantir du fait personnel et de l'éviction par les tiers.

4° Répondre des vices.

Ce sont ces quatre obligations que je vais examiner en les rapportant à la vente des automobiles dans quatre chapitres différents.

CHAPITRE III

DE LA DÉLIVRANCE.

La délivrance, c'est, dit l'article 1604 « le transport de la chose vendue en la puissance et possession de l'acheteur ». Elle peut être soit fictive, soit matérielle (art. 1605-1606). Sauf stipulation contraire ; elle doit être faite chez le vendeur. La chose vendue était quérable et non portable (art. 1609). Ce sont là principes certains. Les constructeurs d'automobiles y sont soumis comme tous les commerçants. Il ne peut se poser de questions qui leur sont particulières sur ces trois points.

Au contraire, l'obligation de livrer à la fois la chose et ses accessoires (art. 1614 et 1615), celle de délivrer à une époque convenue et le devoir qui incombe aux vendeurs de solder les frais de la délivrance feront naître entre l'acquéreur et le vendeur d'automobiles des difficultés spéciales qui doivent être exposées, prévues et étudiées ici.

SECTION I. — Obligation de délivrer la chose
et ses accessoires.

L'article 1615 est formel : « L'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel. » C'est ainsi que le vendeur d'une pendule devra délivrer avec elle le socle, le globe et la clef, ou que le vendeur d'un office ministériel sera tenu de délivrer à l'acheteur les minutes de l'étude, les actes, registres et papiers quelconques se rapportant à l'office. L'acheteur d'automobiles, ce n'est pas douteux, est également soumis à cette règle. Mais de quoi se composent les accessoires qu'il sera tenu de livrer ? Là commencent les difficultés (1).

Difficulté de fait, tout d'abord. On s'est demandé (2) ce qu'il fallait entendre par ce que j'appellerai les accessoires matériels de l'automobile. Je m'explique. La voiture automobile se compose d'un châssis et d'une carrosserie. C'est ce dont l'acheteur a prévu l'achat. Mais pour la bonne marche de la voiture, il est indispensable qu'il ait entre les mains certains outils qui lui sont nécessaires (clef, pompe pour gonfler les pneumatiques), certains organes prévus

(1) Baudry-Lacantinerie, *Droit civil*, t. III, p. 333 et Douai, 10 février 1896, D. 97.2.240.

(2) Trib. de comm. Seine, 3 juin 1905.

par le législateur et sans lesquels la voiture ne peut circuler (numéros d'ordre, trompe d'avertissement), certaines pièces de rechange enfin (soupapes, bougies) qui lui permettront de remplacer certains organes que l'on sait devoir fournir un effort limité et dont le remplacement est prévu par le constructeur lui-même. Le vendeur doit fournir ces accessoires avec la voiture ? Rentrent-ils dans le prix prévu ou au contraire ne sont-ils pas destinés à l'usage perpétuel de la chose et doivent-ils faire l'objet d'un contrat spécial ?

Le tribunal de commerce, devant qui la question fut posée, décida « que ces accessoires n'étant pas prévus au contrat et n'étant pas indispensables à la marche de la voiture, le constructeur n'était pas tenu de les livrer ».

Il y avait cependant lieu, à mon sens, de faire une distinction et je suis convaincu que si elle avait été faite devant les juges consulaires, quel que soit leur désir évident de se montrer favorables au constructeur, ils n'auraient pas pu ne pas l'accepter.

Il y avait lieu de distinguer entre les pièces de rechange proprement dites et les outils nécessaires au bon fonctionnement de la voiture. Car si la pièce de rechange peut être considérée comme un objet de seconde nécessité, que l'acquéreur peut acheter où il lui plaît et dont il peut à la rigueur se passer, il me semble impossible de prétendre que la clef qui sert

à démonter la roue, la pompe grâce à laquelle le pneumatique sera gonflée et la trompe d'appel prévue par le décret du 10 mars 1899, ne sont pas « de ces objets destinés à l'usage perpétuel de la voiture automobile ». Si on ne les possède pas, nécessairement, inévitablement, l'automobile sera inutilisable dans un délai extrêmement restreint. C'est seulement, pour la plupart d'entre eux, chez le constructeur qu'on peut se les procurer, et ils ont été prévus spécialement pour une voiture déterminée. Il ne me semble pas douteux qu'ils sont bien des accessoires au sens de l'article 1615 du Code civil.

Mais une autre question se posait qui allait soulever entre acheteurs et vendeurs d'automobiles un nombre considérable de procès.

Le décret en date du 10 mars 1899 a réglementé les conditions dans lesquelles les automobiles pouvaient être livrées à la circulation. Il a prévu un certain nombre de mesures de sûreté, sans lesquelles la voiture automobile n'aurait pas le droit de circuler (Diamètre prévu de certains tuyaux, organe de direction suffisamment solide, système de freinage et d'embrayage répondant à certaines conditions, marche arrière obligatoire). Puis, pour s'assurer que les mesures qu'il édictait seraient bien observées, le rédacteur du décret a décidé dans son article 7 :

« La constatation que les voitures automobiles
« satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus sera

« faite par le service des mines sur la demande du
« *constructeur ou du propriétaire*. Pour les voitures
« construites en France, le fabricant devra deman-
« der la vérification de tous les types d'automobiles
« qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de pro-
« venance étrangère l'examen sera fait avant la mise
« en service en France, sur le point du territoire dé-
« signé par le propriétaire de la voiture.

« Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet
« effet aura constaté que la voiture présentée satis-
« fait aux prescriptions réglementaires, il dressera
« de ses opérations un procès-verbal dont une expé-
« dition sera remise, soit au constructeur, soit au
« propriétaire selon le cas.

« Le constructeur aura la faculté de livrer au pu-
« blic un nombre quelconque de voitures suivant
« chacun des types qui auront été reconnus confor-
« mes au règlement.

« Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre
« dans la série à laquelle elle appartient *et il devra*
« *remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un*
« *certificat* attestant que la voiture livrée est certai-
« nement en conformité du type... »

Donc, pour pouvoir mettre une voiture soit en
vente, soit en mesure de circuler, si on la construit
soi-même, il faut d'abord obtenir un certificat du
service des mines.

Ce n'est pas tout, et muni de ce certificat on n'a pas encore le droit de la mettre en circulation.

Le même décret, au titre II, décide en effet (art. 8 et 9) :

« Tout propriétaire d'une automobile devra, avant
« de la mettre en circulation sur les voies publiques,
« adresser au préfet du département où il réside une
« déclaration dont il lui sera remis récépissé. Cette
« déclaration sera communiquée au service des mi-
« nes. »

« La déclaration fera connaître le nom et le domi-
« cile du propriétaire. Elle sera accompagnée d'une
« copie du procès-verbal dressée en vertu de l'arti-
« cle 7. »

Ainsi l'acheteur d'automobile qui veut profiter de sa voiture, doit non seulement obtenir un certificat du service des mines, mais encore faire parvenir ce certificat accompagné de certaines pièces à l'autorité compétente.

Et alors, s'est posée une question, source de nombreux procès.

L'article 7 *in fine* prévoit le cas où un constructeur fait recevoir un type déterminé de voiture par le service des mines. Il lui donne alors la faculté de vendre autant de voitures qu'il veut, *exactement semblables* au modèle reçu. Il devra, dit le décret, remettre à l'acheteur un certificat constatant que la voiture livrée est absolument en conformité du type, et ce

certificat permettra au propriétaire de la voiture d'obtenir son permis de circulation sans autre formalités.

Ce certificat est-il un accessoire de la voiture que le constructeur est tenu de livrer? S'il ne l'a pas, l'acheteur est-il en droit de réclamer la résiliation de la vente conformément à l'art. 1645? Tel est le problème. Nous allons l'examiner sous ses trois aspects:

- a) La vente a lieu directement entre l'acquéreur et un constructeur français.
- b) La vente a lieu directement entre acquéreur et constructeur, mais le constructeur est étranger.
- c) La vente est faite par un intermédiaire.

1° La vente a lieu directement entre l'acquéreur et un constructeur français.

Dans la première espèce qui fut soumise aux tribunaux et solutionnée par un jugement de la 5^e chambre du tribunal civil de la Seine, le constructeur refusait de délivrer le certificat. La remise du certificat est une faculté, soutenait-il, qui m'est laissée par l'article 7 et non une obligation. Le certificat n'est pas indispensable et l'acheteur peut à mon défaut l'obtenir du service des mines en présentant la voiture à ma place (1). Il n'est donc pas un accessoire aux termes de l'article 1615, il est en dehors du con-

(1) Il ne faudrait pas confondre avec ce cas, celui où l'acheteur aurait commandé chez le constructeur une voiture sur des plans et

trat que j'ai passé. Et en admettant même que mon refus de le délivrer puisse, en vertu de l'article 7, m'entraîner à verser des dommages-intérêts, il ne peut m'obliger à résilier le contrat.

Le tribunal en a jugé autrement : « Il appartient au vendeur, dit le jugement, ou à son représentant, de remplir les formalités nécessaires pour livrer à l'acheteur une voiture pouvant circuler en France, l'acheteur ayant le droit, dans le cas où le vendeur n'aurait pu remplir cette obligation inhérente au contrat, de poursuivre la résiliation de la vente avec ses conséquences de droit (1). »

C'est nettement déclarer (sans le dire) que le certificat est un accessoire. Et cette solution qui a fait jurisprudence est pleinement justifiée. L'article 7 décide en effet que le constructeur *devra* remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat : plus loin il exige du propriétaire que ce certificat soit adressé au préfet avant que la voiture ne soit mise en circulation, c'est dire que le certificat est le premier des accessoires de la voiture puisqu'elle sera inutilisable sans lui.

devis qui lui seraient particuliers. L'obligation du constructeur consisterait seulement à exécuter fidèlement les plans qui lui seraient apportés. Ce serait sans aucun doute à l'acheteur, responsable de la conception mécanique de la voiture, à faire accepter cette conception par le service des mines. Je ne crois pas que l'espèce ait été soumise aux tribunaux.

(1) Trib. civ. Seine, 5^e ch., 13 novembre 1901, *Recueil Gaz. Trib.*, 1902, 1^{er} sem., 2,270.

2° *La vente a lieu directement entre acquéreur et constructeur, mais le constructeur est étranger.*

C'est la même solution que les tribunaux ont donnée à la vente d'une automobile construite à l'étranger.

La question était cependant infiniment plus délicate. L'article 7 déclare, en effet, après avoir décidé que l'examen des voitures sera fait par le service des mines, que « pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire d'automobile. Devait-on dire que c'était à l'acheteur de toute voiture étrangère de la faire recevoir par le service des mines (1).

Devait-on au contraire établir une distinction : dire que lorsque l'acquéreur, après avoir acheté sa voiture à l'étranger, la rentrerait lui-même en France, il aurait à la présenter lui-même, mais que s'il l'achetait en France à un représentant du constructeur étranger, ce serait au représentant à accomplir les formalités prévues par l'article 7 ?

Le tribunal de la Seine a admis cette distinction. Je suis pleinement de son avis.

« Attendu, ont décidé les juges, que la Compagnie
« pour repousser la demande de T... prétend qu'en
« cas de vente d'une voiture de provenance étran-

(1) Trib. civ. Seine, 5^e ch., 2 juin 1901 ; Inbrecq, *Les litiges de l'automobile*, p. 110.

« gère, c'est au propriétaire et non au vendeur à la
« faire recevoir par les autorités compétentes et à faire
« constater son aptitude à circuler ; qu'au moment
« de la vente, aucune stipulation particulière n'a été
« faite par T... à cet égard et que la Compagnie devait
« se borner à expédier la voiture du type par lui
« choisi ;

« Que cette prétention n'est pas admissible ;

« Que si le propriétaire d'une voiture automobile
« de fabrication étrangère est tenu, avant de la met-
« tre en circulation, de la faire examiner par les au-
« torités françaises pour voir si elle est conforme aux
« prescriptions réglementaires, lorsque, après avoir
« acheté cette voiture à l'étranger, il l'introduit lui-
« même en France, il en est autrement lorsque la voi-
« ture est achetée en France, comme dans l'espèce,
« à un représentant du fabricant étranger ; que c'était
« ce représentant qui introduisait ce type de voiture
« en France et la mettait en vente à Paris, qu'il ap-
« partenait de la présenter à l'ingénieur des mines,
« pour savoir si elle était en état de circuler. »

Donc si l'acheteur acquiert une voiture à l'étranger et la fait entrer lui-même en France, il doit s'occuper des formalités nécessaires. C'est l'application de l'article 7 du décret.

Si au contraire l'achat est fait en France à un représentant du fabricant étranger, c'est au représentant à fournir avec la voiture le certificat des mines.

Et cette solution est absolument conforme au principe que nous avons exposé, d'après lequel le certificat est un accessoire de la voiture. Voiture étrangère, vendue en France, elle est soumise à la loi française ; le certificat, accessoire des voitures françaises est aussi accessoire des voitures étrangères vendues en France par le constructeur.

Décider le contraire, serait juger contre le principe posé et avantager la construction étrangère (1).

3° *La vente est faite par un intermédiaire.*

Nous en arrivons à la troisième espèce. Je l'exposerai d'une manière beaucoup plus rapide, la solution des tribunaux me paraissant devoir dépendre uniquement d'une question de fait.

L'acheteur a acquis sa voiture d'un intermédiaire. Qui doit supporter la résiliation de la vente pour défaut de papiers réglementaires, le constructeur ou l'intermédiaire.

S'il est établi que l'intermédiaire a acquis du cons-

(1) Sur ce point, la jurisprudence n'est pas uniforme. Un jugement du tribunal de commerce du 16 janvier 1901 (Imbrecq, *op. cit.*, 119) a donné raison au constructeur étranger, en refusant de résilier une vente pour défaut de pièces réglementaires. Mais, à notre avis, le jugement du tribunal de commerce s'explique seulement par ce fait que le procès s'est mal engagé. L'acheteur ne s'étant appuyé que subsidiairement sur l'article 1615 et ayant basé ses conclusions sur les articles 1641 et 1644, en arguant un vice caché qui empêchait la réception de la voiture en France.

tructeur une voiture de série et que le constructeur refuse de lui délivrer le certificat, l'appel en garantie formé par l'intermédiaire sera justifié (1).

S'il est établi au contraire que l'intermédiaire a commandé une voiture spéciale, ce sera à lui à la faire recevoir.

Il en serait de même au cas où une voiture ayant passé par plusieurs mains, serait vendue. Le constructeur ne serait tenu de fournir le certificat qu'au cas où elle correspondrait au modèle primitif et n'aurait pas subi de modifications.

SECTION II. — *Epoque de la livraison.*

L'époque à laquelle doit se faire la livraison est régie d'une manière générale par l'article 1184, et plus particulièrement par les articles 1610 et 1611.

Art. 1610. — « Si le vendeur manque à faire la délivrance dans le temps convenu entre les parties, l'acquéreur pourra, à son choix, demander la résolution de la vente ou sa mise en possession si le retard ne vient que du fait du vendeur. »

Art. 1611. — « Dans tous les cas le vendeur doit être condamné aux dommages-intérêts s'il résulte un préjudice pour l'acquéreur du défaut de délivrance au terme convenu. »

(1) Trib. civ. Seine, 5^e ch., 6 mars 1902, *Le Droit*, 14 septembre 1902.

Ces deux articles, et tout particulièrement la dernière phrase de l'article 1610 : « si le retard ne vient que du fait du vendeur », ont donné lieu à un nombre considérable de procès entre acheteurs et constructeurs d'automobiles.

Car pour les autres industries la jurisprudence des tribunaux était formelle. Les cas de force majeure qui permettaient au constructeur de s'exonérer des clauses de son contrat étaient parfaitement déterminées.

Mais les constructeurs d'automobiles allaient prétendre devant les tribunaux qu'il existait pour eux des cas de force majeure particuliers, qui leur permettaient, le point n'est plus contesté aujourd'hui (1), de demander l'application de l'article 1184, dernier alinéa : « Il (le tribunal) peut accorder au défendeur un délai selon les circonstances. »

L'évolution de la jurisprudence à cet égard est curieuse à constater. Au début de l'industrie automobile, alors que les constructeurs envahis par les commandes, n'avaient encore pu prévoir de manière certaine tous les aléas de leur construction, les juges, tenant compte de leur inexpérience, ont fait preuve à leur égard d'une bienveillance toute particulière. Les jugements plus récents nous mon-

(1) Cass. req., 23 février 1898, D. 98.1.159 ; Cass. civ., 20 octobre 1886, D. 87.1.87 ; Paris, 13 avril 1902 ; Guillouard, *op. cit.*, 3^e éd., t. I, n° 246.

trent que cette bienveillance ne fut que passagère et que les tribunaux déclarent de plus en plus que les constructeurs d'automobiles doivent être soumis aux règles du droit commun.

C'est cette jurisprudence que je vais étudier en examinant :

1° Le cas où un délai certain a été prévu :

2° Le cas où acheteur et vendeur n'ont prévu qu'un délai approximatif ou n'en auront prévu aucun.

I. — Les cas où un délai certain a été prévu sont ceux qui me paraissent le plus intéressants. C'est à leur propos que j'étudierai les cas de force majeure invoqués par le constructeur. C'est à leur propos que s'est produite l'évolution des tribunaux.

Un acheteur a convenu avec son vendeur que sa voiture lui serait livrée à un jour déterminé. Le jour arrive ; la voiture n'est pas livrée. Le vendeur mis en demeure (1) excipe pour s'excuser de cas qu'il prétend être de force majeure :

(1) Il est absolument certain qu'avant de s'adresser aux tribunaux pour demander l'exécution du contrat ou la résiliation de la vente, l'acheteur doit avoir mis le constructeur en demeure de livrer l'objet vendu. C'est l'application de la règle générale de l'article 1139 du Code civil d'après laquelle le débiteur doit être constitué en demeure par sommation ou autre acte équivalent (la lettre recommandée suffit), à moins que la convention ne décide qu'il sera en demeure par la seule échéance du terme.

Un arrêt de la Cour de Nancy du 12 décembre 1902 (*Recueil de Nancy*, 1903, p. 246) a décidé, en ce qui concerne la matière dont nous traitons, que lorsque un acheteur a fait commande d'une automobile et que la livraison n'a pu lui en être faite à l'époque convenue, cet

a) Impossibilité matérielle (et par là il entend l'afflux des commandes, l'impossibilité où il est de se procurer des ouvriers capables, le défaut de machines outils ou de matière première).

b) Impossibilité pour cas de force majeure.

a) *Impossibilité matérielle.*

En droit, l'impossibilité matérielle, au sens que lui donnent les constructeurs, n'existe pas. Les raisons qu'il fait valoir, pour sérieuses qu'elles puissent être, ne devraient pouvoir suffire à l'exonérer de son obligation. Il a pris l'engagement formel de livrer une voiture à une date déterminée. Il doit la livrer. Qu'importe que la construction du véhicule promis entraîne des difficultés qu'il n'avait pas prévues, que le manque de matière première, d'ouvriers ou de machines-outils le prive des moyens de construction qu'il était en droit de légitimement espérer. Il n'avait qu'à prévoir les difficultés qu'il invoque, elles ne peuvent être admises comme cas de force majeure.

Pour qu'il y ait force majeure, il faut que le débiteur soit empêché de tenir son engagement, « par

acheteur ne peut faire prononcer la résolution de la vente aux torts du vendeur, si ce dernier n'a pas été l'objet d'une mise en demeure préalable.

Cette mise en demeure serait encore nécessaire pour permettre à l'acheteur de réclamer les intérêts de la somme versée à titre d'acompte et qui doit lui être restituée en cas de résiliation du marché (Imbrecq, *op. cit.*, n° 32).

une cause étrangère qui ne peut lui être imputée » (art. 1147). « Il est bien entendu, dit Demolombe, que le débiteur ne se trouve déchargé de toute responsabilité à raison de force majeure qu'autant que l'événement n'a pas été *précédé, accompagné ou suivi* de quelque faute qui lui soit imputable. Il serait au contraire passible de dommages-intérêts, s'il avait pu, en apportant à l'accomplissement de son obligation les soins qu'il devait y apporter *avant, pendant ou après* l'accident, soit prévenir l'accident lui-même, soit en prévenir ou en atténuer les effets dommageables. A plus forte raison le débiteur serait-il responsable, si au lieu de prévenir le cas fortuit, il l'avait provoqué (1).

Il faut encore, pour qu'il y ait force majeure, que le débiteur ait été arrêté par un obstacle *insurmontable*. Il ne suffirait pas que l'exécution de l'obligation ait été rendue plus difficile ou plus onéreuse ; il est incontestablement nécessaire que l'exécution ait été impossible (2). Autrement dit, un événement est de force majeure et exonère le débiteur de tous dommages-intérêts toutes les fois qu'il apporte à l'exécution du contrat un empêchement insurmontable et indépendant de la volonté de ce débiteur.

Est-ce que le constructeur peut sérieusement prétendre que le manque de machines ou d'ouvriers est

(1) Demolombe, *Des obligations*, n° 560.

(2) Planiol, *Droit civil*, 5^e édit., n° 239.

un empêchement insurmontable indépendant de sa volonté ? Est-ce qu'il ne pouvait pas prévoir cette pénurie de matériel et est-ce que ce n'est pas lui qui, par son impéritie, au lieu de prévoir le cas fortuit, l'a provoqué ? Admettre les excuses que le constructeur fait valoir, c'est dire que dans toute industrie nouvelle la foi des contrats pourra être impunément violée.

Voici cependant l'espèce type rendue par le tribunal de Nancy et qui l'admet.

En février 1904, M. K... commandait une automobile à MM. L... et S..., constructeurs. La date de la livraison était d'abord fixée à fin mars ; puis ensuite et d'un commun accord reportée au 26 mai, jour de la Pentecôte. A cette nouvelle échéance, les constructeurs n'étant pas encore prêts, M. K... les assigna en résiliation et en restitution des acomptes qu'il avait versés.

Devant le tribunal comme devant la Cour, M. K... perdit son procès et fut condamné à prendre la voiture et à payer le solde du prix : « Attendu, décida
« le jugement, qu'un retard de 12 jours sur un délai
« de livraison de trois mois (février à mai) dans la
« fourniture d'un objet qui n'est pas pour son ache-
« teur d'une nécessité rigoureuse et qu'il lui rendra,
« malgré le retard, tous les services qui en attend,
« alors surtout que l'acheteur sait que cet objet est
« d'une fabrication encore nouvelle, très délicate et

« très aléatoire, n'est pas assez important pour motiver un laissé pour compte ni même des dommages-intérêts (1). » J'avoue que tout dans ce jugement, ou dans ceux qui procèdent du même principe, me semble critiquable (2).

Pourquoi un délai de 12 jours sur un délai primitif de trois mois n'est-il pas important ? Pourquoi les services que l'acheteur attend de son automobile ne sont-ils pas pour lui d'une « nécessité rigoureuse » ? C'est créer, sans l'affirmer il est vrai, une sorte de cas fortuit qui permettrait au constructeur de se libérer d'obligations, qu'il a expressément consenties. J'aurais compris à la rigueur que le tribunal refusât de résilier la vente et accordât un certain délai tout en condamnant à des dommages-intérêts au profit de l'acheteur pour le préjudice subi. Mais, refuser tout à la fois de résilier la vente et d'accorder des dommages-intérêts me semble être une violation manifeste des principes du droit commun.

Il semble du reste que la jurisprudence revienne à une interprétation plus exacte des obligations que le vendeur a contractées en fixant une date ferme pour l'époque de la livraison. « Attendu, a déclaré un jugement du tribunal de la Seine (3), que les difficultés

(1) Trib. comm. Nancy, 2 août 1902.

(2) Trib. comm. Seine, N... c. Panhart et Levassor, 244 p. 1902, Grenoble, 16 janvier 1901, *Moniteur de Lyon*, 21 octobre 1901.

(3) Trib. Seine, 1904 ; Imbrecq, *op. cit.*, p. 35.

de fabrication que l'industrie automobile a pu présenter dans ses débuts et qui peuvent encore se présenter pour elle aujourd'hui ne sauraient avoir pour effet de créer au profit des fabricants une situation privilégiée ni les exonérer de leurs manquements à leurs obligations ; qu'il y a au contraire d'autant plus d'urgence à ce que la livraison des automobiles se fasse exactement que c'est surtout pendant la belle saison et pendant un temps limité que l'automobile présente de l'intérêt. » Je crois que là est la vérité. Il n'est pas douteux que la construction des automobiles présente encore à l'heure actuelle des difficultés considérables. Les tribunaux devront, dans les cas que nous examinons tout à l'heure au paragraphe 2 et dans lesquels la date de la saison n'est qu'approximative, tenir compte de ces difficultés. Mais ils ne doivent pas, dans un sentiment de bienveillance envers le constructeur, violer le droit commun.

b) Cas où le constructeur invoque pour excuser son retard un cas de force majeure ou un cas fortuit.

Je pourrais donner à ce paragraphe un développement considérable, montrer qu'à côté de la théorie traditionnelle de la responsabilité, conforme en tous points à la théorie romaine, et qui veut que la *faute* soit l'unique fondement de la responsabilité, une théorie semble se former née de la loi de 1898 ; que l'on en est venu à dire que « là où s'exerce une acti-

vité personnelle qui entre en contact avec les autres, qui les emploie à son service et les engrène dans sa sphère d'action, cette activité s'est par le fait même approprié toutes les conséquences de son initiative » (1). Si bien que la responsabilité n'est plus fondée sur la *faute*, mais sur le *fait*, « sur un simple rapport de causalité entre le dommage survenu et la direction industrielle » (2).

J'aurais pu alors montrer les conséquences qu'aurait l'application de ces principes nouveaux, s'ils prévalaient en jurisprudence. Car il n'y a pas à se le dissimuler, si le constructeur doit répondre de tout risque industriel envers les tiers, il est responsable de la plupart des cas de force majeure. La grève, par exemple, devient « un accident particulier de l'industrie auquel l'industriel s'expose par le seul fait de l'entreprise » et il doit répondre envers les tiers du bon fonctionnement de son organisme industriel, comme il répond envers ses ouvriers de la solidité de ses outils et du bon fonctionnement de ses machines.

Mais, traiter de ces matières, pour attachantes qu'elles soient, ne me semble pas rentrer dans le cadre que je me suis fixé. Quelle que soit la solution qu'on apporte au problème, le constructeur d'auto-

(1) Saleilles, *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, p. 11.

(2) Amiot, De la répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des contrats. *Ann. dr. comm.*, avril 1900.

mobiles n'en supportera les conséquences que *comme les autres industriels*. La solution ne peut l'intéresser particulièrement et il me suffira de faire savoir à l'acheteur pour lequel j'écris, que si son vendeur excipe pour ne pas lui livrer sa voiture d'un cas de force majeure, il faudra que le vendeur lui prouve encore que l'empêchement qu'il en a éprouvé a été insurmontable et complètement indépendant de sa volonté. C'est l'application du vieux principe de la responsabilité basée sur la faute.

Les tribunaux en ont fait application aux constructeurs d'automobiles. « Attendu, a jugé le tribunal de la Seine, que C... ne prouve pas que l'incendie des usines, qu'il invoque comme excuse, ait été la cause déterminante du retard de sa livraison ; que d'ailleurs cet incendie ne constitue un cas de force majeure qu'exceptionnellement... »

Il en serait de même en ce qui concerne la grève.

Les principes appliqués aux entrepreneurs en général s'appliqueraient au constructeur d'automobiles. Il faudrait non seulement qu'il prouve cette grève, mais encore qu'il n'a pu la prévoir, ni l'arrêter, enfin qu'il lui a été impossible d'en conjurer les effets.

Ce serait pour lui le seul moyen de s'exonérer de l'obligation qu'il a prise de livrer à une date déter-

(1) Maurice Hamelet, *La grève et la loi devant les tribunaux* p. 355.

minée. L'on arrive au second cas que nous avons prévu.

II. — La date de la livraison n'a été fixée que de manière approximative ou elle n'a pas été fixée du tout.

Les constructeurs, soucieux de leurs intérêts, se refusent la plupart du temps à fixer une date précise pour la livraison des commandes qu'ils reçoivent. Ou ils indiquent une date approximative, fin de mois, environ, si possible, ou ils n'indiquent rien du tout. Dans le premier cas, quel délai doit-on accorder au constructeur pour qu'il exécute son engagement ? Dans le second, doit-on dire que le constructeur peut livrer quand il lui plaira, ou au contraire que, malgré l'absence de prévision dans le contrat, un délai lui est imparti ?

J'estime avec la jurisprudence que dans le premier cas, les formules employées doivent certainement avoir pour effet de laisser aux constructeurs une certaine latitude, mais non trop grande, que la clause « fin de mois » pourra permettre au constructeur de ne livrer que le dernier jour du mois que le mot « environ » devra donner au constructeur, un délai proportionnel au temps qui sépare la commande de la livraison approximative (on pourrait ajouter un mois à un délai de trois mois ou deux mois à un délai de six mois).

On pourrait interpréter de même la clause « si possible » : « Attendu, a dit un jugement du tribunal de commerce de la Seine, que s'il est vrai que ces mots (si possible) donnaient à la société défenderesse pour l'exécution du contrat une certaine latitude, il ne s'ensuit pas que ladite société, comme elle le soutient, ne devait être tenue de livrer que lorsque cela lui serait possible ; qu'il ressort en effet des faits de la cause que, dans la commune intention des parties, une telle stipulation avait seulement pour effet d'enlever à la date fixée toute idée de terme de rigueur ; qu'elle indiquait néanmoins l'époque approximative à laquelle la livraison devait être faite ou dans un délai normal dans le cas où elle ne serait pas faite à la date prévue (1). » Ce sont là questions d'espèce où le tribunal aura surtout à rechercher la commune intention des parties. Mais, que devra-t-on décider au cas où aucun délai n'aura été prévu (2) ?

Par arrêt du 3 décembre 1904, la Cour de Paris, dans une espèce ayant pour objet la commande par l'Auto-Palace à l'Auto générale de quatre châssis avec moteur 11 chevaux Mors, type 1903, a décidé que l'absence de clauses ne mettait pas le vendeur à l'abri d'une résolution avec dommages-intérêts dans le cas où le retard serait tel que « étant donné la nature du marché et l'intérêt de l'acheteur à n'acquérir que

(1) Trib. com. Seine, 27 octobre 1899, *Imbrecq, op. cit.*, n° 44.

(2) Paris, 3 décembre 1904, *Rec. Gaz. Pal.*, 1905, 2^e sem., 2.257.

les modèles les plus nouveaux, ce retard équivalait à une véritable impossibilité de livrer ».

J'irai plus loin que la Cour de Paris. J'estime en effet non seulement que l'acheteur devra livrer avant que son retard ne constitue une véritable impossibilité de le faire, mais encore que, dans la pratique, on a un critérium très simple pour savoir la date exacte à laquelle cette livraison doit être faite. Car, dans la pratique (et j'ai déjà indiqué ce mode de procéder à propos des généralités), l'acheteur va chez le constructeur qui lui donne un numéro d'ordre correspondant au châssis dont la construction va lui être affectée. J'estime, dans ces conditions, que la livraison de la voiture doit être faite à son rang, que le n° 8 devra être livré avant le n° 9 et après le n° 7 et il y aura là pour les tribunaux un moyen d'appréciation, qui, pour n'être pas juridique, ne m'en paraît pas moins certain.

*
* *

Les conséquences du retard dans la livraison sont de deux sortes : l'acheteur pourra, à son choix, soit demander la résiliation du contrat, soit demander son exécution. Dans les deux cas, il pourra exiger des dommages-intérêts.

Mais une double question se pose :

1° L'acheteur a-t-il le droit de « se remplacer » ?

2° Est-il tenu, pour réclamer des dommages-intérêts, de justifier d'un préjudice matériel.

1° On peut d'abord se demander si, en cas de retard dans la livraison, l'acheteur d'une automobile n'a pas le droit, sans avoir fait prononcer la résolution de la vente et sur une simple mise en demeure *de se remplacer*, c'est-à-dire d'acheter une autre voiture en remplacement de celle qui ne lui a pas été livrée en temps utile, sauf à réclamer au constructeur à titre d'indemnité, le supplément du prix qu'il a pu être obligé de payer.

Cette façon de procéder est contraire à l'article 1144 (C. civ.), d'après lequel le créancier qui veut faire exécuter l'obligation aux dépens du débiteur, a besoin d'une autorisation de justice ; néanmoins, elle est d'un usage constant en matière commerciale. L'acheteur, qui n'a pas reçu livraison de la marchandise en temps utile, peut, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'autorisation du tribunal et après une simple mise en demeure adressée à son vendeur, se procurer ailleurs la marchandise non livrée. C'est ce qu'en langage commercial on énonce en disant que l'acheteur *se remplace* (1).

Mais cette manière d'opérer, qui s'explique par la rapidité avec laquelle se traitent certaines affaires commerciales, ne saurait s'appliquer aux ventes

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n° 109.

d'automobiles. D'abord, parce qu'en notre matière, l'acheteur, quel que soit son désir de posséder rapidement la voiture commandée, ne craint pas d'attendre quelques jours pour obtenir la solution qu'il désire (si la voiture était indispensable, il pourrait en louer une aux frais du constructeur), ensuite et surtout parce que la résiliation de la vente des automobiles est une chose souvent délicate sur laquelle on ne peut répondre de la décision du tribunal et que l'acheteur *qui se remplacerait* avant d'avoir fait prononcer la résolution de la première vente, risquerait de ne pas obtenir la résiliation et de se trouver avec deux voitures.

2° Doit-on, pour obtenir des dommages-intérêts, justifier d'un préjudice matériel ?

Ce fut un principe longtemps discuté que celui de savoir, si pour allouer des dommages-intérêts, le tribunal avait besoin qu'on lui établisse un préjudice de cette nature. La question avait une importance capitale dans la pratique au sujet des retards de la livraison. Tout spécialement dans les débuts de l'industrie automobile, l'acheteur commandait une voiture pour s'en servir durant la belle saison. Si cette voiture ne lui était pas livrée à l'époque convenue, il pouvait, d'après l'article 1611, demander des dommages-intérêts, soit qu'il demande l'exécution du contrat, soit qu'il en demande la réso-

lution (1). Mais devait-il justifier d'un préjudice matériel, ou seulement de ce qu'on a appelé, d'un terme quelque peu impropre, un préjudice moral, et qui n'est en réalité qu'une privation de jouissance ?

Les tribunaux ont décidé avec juste raison, à mon avis, que le préjudice « moral », la privation de jouissance suffisait et pouvait se traduire en dommages-intérêts. « Il importe peu, a décidé le tribunal de Nantes (dans une espèce où un acheteur demandait des dommages-intérêts pour des vacances manquées), qu'il s'agisse d'un retard dans la livraison d'un objet de luxe ou d'agrément, et par suite de la privation momentanée d'un plaisir sur lequel l'acheteur était en droit de compter. Il convient seulement de tenir compte, pour évaluer la réparation due, du caractère spécial du préjudice causé (2). »

Ainsi l'acheteur d'automobiles aura droit à des dommages-intérêts pour privation de jouissance. Il était intéressant de constater cette étape nouvelle de la jurisprudence, qui, après avoir décidé que le préjudice moral au sens vrai du mot (dommages-inté-

(1) En fait l'acheteur demandait l'exécution du contrat si la voiture pouvait encore lui être livrée à une époque où il puisse en user. Il demandait au contraire la résolution si la voiture ne pouvait lui être livrée qu'en fin de saison. L'année commençante amenant avec elle un modèle nouveau qui dépréciait immédiatement le modèle qu'on lui livrait. Mais dans les deux cas le retard de livraison lui donnait droit, s'il justifiait d'un préjudice, à des dommages-intérêts.

(2) Trib. comm. Nantes, 5 mai 1901 ; Imbrecq, *op. cit.* p. 33.

rêts pour la perte d'un enfant) était appréciable en argent, fait une application nouvelle de ce principe à la privation de jouissance.

Il me reste maintenant à examiner, pour en avoir fini avec l'obligation de délivrance les obligations créées au constructeur par l'article 1608.

SECTION III. — Frais de la délivrance.

« Les frais de la délivrance sont à la charge du vendeur, décide l'article 1608, et ceux de l'enlèvement à la charge de l'acheteur, s'il n'y a eu stipulation contraire. »

C'est là une règle d'application courante, que les vendeurs d'automobiles appliquent comme les autres commerçants. Je ne m'y arrête pas.

J'entends seulement parler ici d'une double obligation qui incombe, selon l'opinion unanime, au constructeur d'automobiles : 1° obligation de faire faire à la voiture des *essais* satisfaisants en présence de l'acquéreur ; 2° obligation de faire faire à l'acquéreur un *apprentissage*, qui le mette à même de conduire et de se servir de la voiture qu'il a achetée.

Je voudrais montrer ici que cette double obligation n'est pas, comme on l'a prétendu, un « complément de la délivrance » et que l'une au moins d'entre elles a une base juridique certaine dans l'article 1608 du Code civil. J'espère ainsi établir un principe dont

j'appliquerai les conséquences aux diverses espèces solutionnées par les tribunaux.

Il n'est pas douteux que le vendeur doive mettre l'acheteur en mesure de savoir si la chose vendue correspond bien à l'objet du contrat. S'il s'agit de choses qui se calculent au poids ou à la mesure il devra les faire peser ou mesurer en présence de l'acheteur et les frais inhérents à cette opération seront à sa charge (1). S'il s'agit d'une automobile, il devra également mettre l'acheteur en mesure de savoir si l'automobile correspond aux conditions du contrat. Le seul moyen de le savoir est de faire exécuter des essais. Ces essais doivent être faits en présence de l'acheteur et aux frais du vendeur. Et, à défaut de l'acheteur, le vendeur doit les exiger.

Tel est le principe. Les conséquences en seront, d'abord, que tous frais relatifs aux essais et qui sont souvent assez forts (essence, pneumatiques, avaries) seront à la charge du vendeur, et aussi (et c'est là une solution d'intérêt pratique considérable), que c'est le vendeur qui sera responsable des accidents survenus au cours des essais.

Si l'on examine la jurisprudence assez nombreuse qui s'est formée sur la matière, on ne peut s'empêcher de trouver qu'elle est bien incohérente.

Tantôt, en effet, les juges statuant sur des deman-

(1) Baudry, *op. cit.*, 515 ; Planiol, *Droit civil*, t. II, n° 212.

des de résiliation de vente ont eu l'air de reconnaître que le principe que je viens de poser est absolument certain : « Attendu, a dit le tribunal de la Seine, que le constructeur d'automobiles est tenu de faire effectuer aux voitures qu'il met en vente des essais suffisants (1). » Tantôt, statuant sur la responsabilité civile en cas d'accident, il a déclaré que constructeurs et acheteurs étaient solidairement responsables, ce qui est nier le principe (2) ; parfois que c'était l'acheteur seul, l'employé, auteur de l'accident, étant devenu pour le temps des essais son préposé (3) ; ou bien, au contraire, que c'était le constructeur seul, l'employé, cause de l'accident, n'étant que le préposé temporaire de l'acheteur (4).

Aucune de ces solutions ne me satisfait. J'estime que la seule solution possible, en cas d'accident survenue au cours des essais, doit être la mise hors de cause de l'acheteur avec les attendus suivants : « Attendu que d'après l'article 1608, les essais sont à la charge du constructeur ; que l'accident dont il s'agit est survenu au cours des essais ; — Par ces motifs, déclare X..., constructeur, civilement responsable. »

Si nous examinons de plus près les espèces tranchées par la jurisprudence, nous verrons du reste que

(1) Trib. civ. Seine, 7 février 1901 ; Imbrecq, *op. cit.*, p. 161.

(2) Trib. civ. Seine, 11^e ch., 10 mai 1901.

(3) Trib. civ. Seine, 8^e ch., 17 juillet 1903.

(4) 9^e ch. de la Cour, 27 juillet 1906.

ses hésitations, ses incertitudes, ses contradictions mêmes sont facilement explicables.

La faute en est à l'acheteur, qui, méconnaissant le droit absolu qu'il a de faire exécuter les essais de sa voiture par le vendeur et en sa présence, agit dans la pratique tout différemment.

Que se passe-t-il en effet la plupart du temps ? L'acheteur va chez le constructeur, l'intermédiaire ou le directeur du garage qui lui a vendu sa voiture, pour en prendre livraison. Il demande au vendeur de lui confier pendant un laps de temps un de ses employés pour venir procéder aux essais. Il part sur la route avec la voiture. Et c'est *lui* qui a l'air de prendre, et prend bien en fait, la direction d'essais qui incombent au vendeur *seul*. C'est de cette manière de procéder que viennent toutes les erreurs, toutes les contradictions des tribunaux.

Voici en effet l'acheteur sur la route procédant aux essais de sa voiture que conduit le mécanicien du vendeur. Deux cas peuvent se présenter : Ou bien la voiture ne correspond pas aux desiderata de l'acheteur, les essais ne sont pas satisfaisants ; ou bien le mécanicien cause un accident. Dans aucun des cas les tribunaux n'auront à poser le principe.

Dans le premier cas, en effet, l'acheteur s'adresse à eux pour leur demander la résiliation du contrat. Mais les juges n'ont pas besoin pour trancher la difficulté de s'appuyer sur l'article 1608. Ils parlent des

essais, sans définir leur base légale. Car ce que l'acquéreur leur demande, ce n'est pas de dire que les frais qu'il a déboursés à propos de la voiture doivent être remboursés par le constructeur (ce qui l'obligeait à parler de l'art. 1608), c'est seulement de résilier la vente. Et alors, pour les juges, les essais ne sont qu'un moyen de savoir si le contrat a été fidèlement exécuté de la part du constructeur, si la voiture répond bien aux exigences prévues. Ils n'ont pas à les considérer en eux-mêmes, et les formules que l'on peut relever dans les jugements où l'on trouve le mot essai « attendu que le constructeur d'automobiles est tenu de faire subir aux voitures qu'il met en vente des essais suffisants » « attendu que les essais sont nécessaires pour le constructeur », ne sont là que comme l'expression d'une vérité qui semble s'imposer et que l'on se refuse à discuter.

Le second cas se présente-t-il, au contraire, et un accident survient-il causé par le mécanicien, les tribunaux auront à dire qui est responsable de l'acheteur ou du constructeur. Mais là encore, ils n'ont pas eu à dégager le principe. Ils se sont préoccupés de question de fait. Ils se sont inquiétés de savoir comment le préposé avait été engagé ? pour combien de temps ? Si c'était l'acheteur qui l'avait demandé ou le vendeur qui l'avait proposé ? Et ils ont jugé selon les espèces. — Comme il eût été plus simple de po-

ser le principe et d'en tirer les conséquences naturelles.

C'est du reste à cette solution que semble s'être arrêtée la décision la plus récente que nous ayons en la matière. En décidant que le mécanicien n'est que le préposé temporaire de l'acheteur et que c'est le vendeur qui reste responsable de sa faute, la 9^e chambre de la Cour a consacré en fait notre théorie (1). J'aurais préféré cependant que son arrêt fût plus précis encore et déclarât que le mécanicien n'était en rien le préposé de l'acheteur ; le « préposé temporaire », que les conseillers ont imaginé ne me paraissant pas avoir une existence juridique bien définie.

*
* *

Il reste pour le constructeur, dans certains cas, lorsque les essais sont effectués, à accomplir une dernière obligation. Il doit faire « l'apprentissage » de l'acheteur. Certains prétendront peut-être que ceci ne rentre pas le moins du monde dans les frais de la délivrance, et que les observations à faire à cet égard figureraient mieux dans une autre section que dans celle-ci. Cependant ne peut-on pas soutenir que, de même que le vendeur doit mettre l'acheteur en mesure de savoir si la chose vendue correspond bien

(1) 9^e chambre de la Cour, 27 juillet 1906. — Dans ce sens également, 7^e chambre du Tribunal, mai 1907.

à l'objet du contrat, de même il doit le mettre en mesure d'utiliser la chose vendue ?

Ce qui est certain, c'est que les deux matières présentent une telle analogie qu'elles doivent être traitées l'une après l'autre.

L'obligation d'apprentissage, en admettant même qu'elle ne résulte pas pour le constructeur de l'article 1608, lui incombe certainement en vertu de son contrat. On ne conçoit pas un acheteur se procurant à grand frais un véhicule qu'il ne pourrait utiliser. Le vendeur doit lui procurer la jouissance de la chose. Il doit donc faire son apprentissage.

Dès lors, à qui incombera la responsabilité des accidents en cours d'apprentissage ?

Quoiqu'une solution récente ait consacré le principe contraire (1), il ne me semble pas douteux qu'à moins qu'on ne démontre la faute personnelle de l'apprenti, c'est au vendeur qu'incombe cette responsabilité. C'est le vendeur qui avait l'obligation et qui a pris l'engagement d'effectuer l'apprentissage. Il doit courir les risques des conséquences de son engagement. Dire que l'apprenti est responsable, c'est dire qu'il effectue son apprentissage sous sa propre responsabilité. Ce qui est contraire à tous les principes posés, car pour savoir qui doit être responsable, il nous suf-

(1) Trib. corr. Seine, 41^e ch., 28 juin 1900. *Petites annales du cycle et de l'automobile*, n^o 328.

fit de rechercher qui a commis une faute. Est-ce l'apprenti, qui s'est remis à la direction d'une personne compétente et qui se contente de lui obéir ? Certainement non. C'est donc celui qui dirige l'apprentissage.

CHAPITRE IV

DU TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ A L'ACHETEUR.

Le vendeur est tenu de transférer la propriété à l'acheteur ; dans les cas ordinaires cette obligation est réputée exécutée au moment même de sa formation (art. 1138 et 1583), de sorte qu'elle meurt en naissant.

Il faut donc supposer dans le cas particulier qui nous occupe, que le vendeur d'automobiles n'a pu transférer la propriété à l'acheteur, parce qu'il lui a vendu une voiture appartenant à autrui. La vente de la chose d'autrui est interdite dans notre droit pour des raisons trop connues pour que je les rapporte ici. Elles peuvent du reste se résumer en une seule, à savoir que la vente est un contrat translatif de propriété et qu'il est absolument impossible d'aliéner la chose d'autrui.

Les conséquences de cette théorie seront pour le vendeur d'automobiles, qui aurait vendu la chose d'autrui et auquel l'acheteur s'adresserait pour demander la nullité de la vente, qu'il ne pourra pas ré-

pondre en disant : « Je vais me mettre d'accord avec le propriétaire et vous faire transférer la propriété de la chose. N'ayez aucune inquiétude. Vous aurez votre voiture. » L'acheteur pourra répondre : « Ce n'est pas là ce qui a été convenu entre nous. J'ai entendu, comme c'était mon droit, puisque la vente est par sa nature un contrat translatif de propriété, devenir immédiatement propriétaire de la voiture. Ce résultat en vue duquel je traitais n'a pas pu se produire puisque la propriété de la chose vendue ne vous appartenait pas. Je demande la nullité du contrat (1). » La vente de la chose d'autrui, par cela seul que la chose appartient à autrui ; est donc absolument nulle. Dans quel cas pourra-t-elle se produire à propos de ventes d'automobiles ?

Dans l'état actuel de la doctrine et de la jurisprudence, presque uniquement à propos de la vente des voitures d'occasion. En effet, à propos des voitures neuves, étant donné que la doctrine et la jurisprudence admettent que la propriété de la voiture est acquise seulement à l'acquéreur au moment de la livraison, le constructeur pourra à son gré vendre le châssis commandé et affecté en principe à l'acheteur sans qu'il y ait vente de la chose d'autrui (2). La vente

(1) Baudry-Lacantinerie, *op. cit.*, p. 321.

(2) Il est certain que si on appliquait l'idée que nous avons essayé de soutenir au début de notre ouvrage et d'après laquelle la vente des automobiles serait une vente à livrer dont l'acheteur acquerrait

de la chose d'autrui ne pourrait se présenter qu'au cas où l'acheteur, sa voiture lui étant livrée ou mis en demeure de la prendre, la revendrait à un tiers. Et, dans ce cas, le tiers acquéreur de la voiture (nous supposons bien entendu le tiers de bonne foi) pourrait encore opposer à l'acheteur l'article 2280 et exiger de lui la restitution du prix qu'il aurait versé (l'acheteur aurait, il est vrai, son recours contre le constructeur). On voit combien l'hypothèse est difficile à imaginer, lorsqu'il s'agit de voitures neuves.

Malgré l'absence totale de jurisprudence, elle est plus facile à formuler, s'il s'agit de vente de voitures d'occasion. On peut facilement supposer en effet un tiers de bonne foi achetant une voiture de quelqu'un qui s'en dira propriétaire, mais qui ne le sera pas. Que se passera-t-il.

Si l'acheteur de l'automobile est de bonne foi, si sa possession est réelle, si elle a été acquise dans les conditions déterminées par l'article 2229, c'est-à-dire si elle est paisible, publique, non équivoque et à titre de propriétaire, il pourra opposer au propriétaire qui revendiquerait l'article 2279 la règle : « En fait de meubles possession vaut titre ». A cette règle une seule exception : si la chose a été perdue ou volée, celui qui l'a perdue ou auquel on l'a volée pourra la revendiquer pendant trois ans. Le possesseur doit la rendre sauf

la propriété au fur et à mesure de la construction, les cas de vente de la chose d'autrui se présenteraient fréquemment.

son recours contre celui duquel il la tient. De plus, s'il l'a achetée dans un marché ou dans une vente publique ou d'un marchand vendant des choses pareilles il ne devra rendre que contre restitution du prix payé.

Je trouve déplorable que ces hypothèses doivent recevoir de telles solutions.

Il nous importe peu de savoir en effet si la règle « en fait de meubles possession vaut titre » n'est qu'une prescription instantanée ou un mode d'acquisition. Ce qui est certain, c'est qu'elle n'a été établie que pour faciliter les relations commerciales. A mesure que le commerce s'est développé, que ses exigences sont devenues plus impérieuses, on a senti le besoin de mettre les acquéreurs à l'abri de revendications qui auraient entravé toutes les transactions. On pouvait le faire d'autant plus facilement en établissant la règle avec les exceptions des articles 2279 et 2280, que son application ne devait pas avoir de conséquences matérielles trop considérables, qu'il s'agissait en général d'objets de valeur relativement minime, qui n'avaient pas besoin d'être protégés avec le même soin que les immeubles.

Et cette double idée : nécessité de faciliter les transactions, importance relativement minime de la perte de l'objet mobilier, a présidé à un si haut degré à l'établissement de la règle, que, tout naturellement, lorsqu'il s'est agi de navires, on ne l'a pas appliquée. On ne l'a pas appliquée, sans cependant

qu'aucun texte précis ne soit venu prévoir cette exception.

Les raisons qui ont décidé les auteurs et la jurisprudence à créer cette véritable exception, c'est que les motifs mêmes qui justifient l'application de la règle aux meubles doivent la faire écarter pour les navires. « Il serait rigoureux et nuisible aux transactions d'admettre que l'acquéreur d'un bien mobilier qui est en général sans grande valeur puisse être évincé par le véritable propriétaire parce que la transmission de meubles ne se constate pas d'ordinaire par écrit et que par suite les acquéreurs sont à peu près dans l'impossibilité d'obtenir des aliénateurs la preuve de leur droit de propriété » (1).

Au contraire, les aliénations de navires, outre qu'elles portent sur des objets de valeur considérable, se constatent par écrit puisque l'article 195 du Code de commerce exige un écrit pour les ventes dont ils sont l'objet. Par suite, l'acquéreur, qui « n'a pas exigé de l'aliénateur du navire la preuve de son droit de propriété, est aussi coupable de négligence que l'acquéreur d'un immeuble qui a traité avec un non propriétaire » (2). Son éviction n'est pas d'une rigueur excessive.

Ne pourrait-on pas prétendre, dans l'état même des textes, que les raisons qui ont fait écarter l'appli-

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, p. 583.

(2) *Ibid.*, même page.

cation de la règle en ce qui concerne les navires doivent être suffisamment fortes pour la faire écarter aussi en ce qui concerne les automobiles ?

Car, pas plus pour les navires que pour les automobiles, on ne peut invoquer pour la justifier la nécessité de permettre la transaction rapide d'objets sans valeur. La valeur des voitures automobiles est considérable, et elles ne sont pas l'objet de transactions constantes. On ne peut pas prétendre non plus que leur transmission ne se constate par écrit. La nécessité imposée au vendeur de comprendre dans les accessoires de l'automobile les papiers prévus par le décret de 1899 ne permet-elle pas aussi de dire que l'acquéreur, qui n'a pas exigé de l'aliénateur ces papiers qui sont la preuve de son droit de propriété, est « aussi coupable de négligence que l'acquéreur d'un immeuble qui a traité avec un non-propriétaire.

Peut-être ! J'estime cependant que tant que nos lois n'auront pas prévu pour les voitures un article analogue à l'article 195 du Code de commerce ; tant qu'elles n'exigeront pas que le nom des différents propriétaires de la voiture soit constaté sur un acte spécial, on devra leur appliquer la règle « en fait de meubles possession vaut titre ». Je crois seulement que le législateur devrait se hâter d'édicter cette mesure à laquelle les propriétaires d'automobiles n'auraient pas plus de peine à se conformer que les propriétaires de navires à se soumettre à l'acte de francisation ou à la

mutation en douane et qui leur donneraient une confiance et une sécurité qui leur manquent pour passer des marchés qui portent sur des valeurs élevées (1).

(1) Cette formalité leur coûterait d'autant moins qu'elle s'exécuterait tout naturellement en même temps que celles prévues à l'article 8 du décret de 1899.

CHAPITRE V

DE LA GARANTIE EN CAS D'ÉVICTION.

Le vendeur, dit l'article 1626, est obligé de droit à garantir l'acquéreur de l'éviction qu'il souffre dans la totalité ou partie de l'objet vendu, ou des charges prétendues sur cet objet et non déclarées lors de la vente.

Il résulte de cet article pour le vendeur la triple obligation suivante :

1° Le vendeur est tenu de l'obligation négative de ne pas troubler l'acheteur dans sa possession.

2° Il est tenu de l'obligation positive de le défendre et de prendre son fait et cause s'il est attaqué.

3° S'il ne peut pas parvenir à protéger utilement l'acheteur, il doit l'indemniser du préjudice que l'éviction lui cause.

Les vendeurs d'automobiles sont évidemment soumis à cette triple obligation. Il n'est pas douteux que si l'acheteur d'automobile est troublé dans sa possession par quelque action judiciaire relativement à la propriété de la chose, il aura le droit d'appeler son vendeur en garantie.

Mais il nous faut bien remarquer (et c'est ce qui explique que fidèle à notre volonté de ne développer que les cas qui intéressent la vente des automobiles nous ne donnions à ce chapitre aucune extension), les cas de garantie d'éviction en matière de vente d'automobiles seront extrêmement rares.

Car pour que la garantie en cas d'éviction puisse s'appliquer, il faut supposer que l'acheteur ne soit pas devenu propriétaire. Or tant que l'automobile restera un meuble soumis à l'article 2279 et la règle « en fait de meubles possession vaut titre, il pourra » (nous l'avons vu au chapitre précédent) invoquer la règle pour se défendre contre presque toutes les évictions.

Et on peut dire d'une manière absolue que dans l'état actuel des textes l'acheteur ne pourra appeler son vendeur en garantie que dans les cas où il aurait reçu une machine perdue ou volée.

CHAPITRE VI

DE LA GARANTIE DES VICES CACHÉS.

SECTION I. — Vente d'une voiture neuve.

« Le vendeur, dit l'article 1641, est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise et n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus. »

L'article 1642 ajoute : « Le vendeur n'est pas tenu des vices apparents et dont l'acheteur a pu se convaincre par lui-même. »

Et enfin l'article 1643 : « Il (le vendeur) est tenu des vices cachés quand même il ne les aurait pas connus, à moins que dans ce cas il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie. »

Donc pour qu'il y ait vice caché aux termes mêmes du Code, il faut : 1° Que le vice ne soit pas apparent et que l'acheteur n'ait pu s'en convaincre lui-même; 2° qu'il soit inconnu de l'acheteur ; 3° qu'ils rendent la chose impropre à l'usage auquel on la destine ou

qu'ils diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus ; 4° qu'ils existent au moment de la vente, fut-ce seulement à l'état de germe (1). Si ces conditions sont réunies il importe peu que le vendeur soit de bonne ou de mauvaise foi (art. 1643).

Examinons maintenant les droits donnés par le Code à l'acheteur lorsqu'il est certain que la chose vendue est atteinte d'un vice rédhibitoire.

ART. 1644. — « Dans le cas des articles 1641 et 1642, l'acheteur a le choix de rendre la chose et de se faire restituer le prix, ou de garder la chose et de se faire rendre une partie du prix telle qu'elle sera arbitrée par experts. »

ART. 1645. — « Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. »

ART. 1646. — « Si le vendeur ignorait les vices de la chose, il ne sera tenu qu'à la restitution du prix et à rembourser à l'acquéreur les frais occasionnés par la vente. »

Donc l'acheteur qui constatera de manière certaine que la chose vendue est atteinte de vices rédhibitoires aura le choix entre deux actions. Ou bien il exercera

(1) Cass., 8 mars 1892, D. 92.2.204.

l'action en résolution de la vente et s'il triomphe tout devra être remis dans le même état qu'avant la conclusion du contrat. On devra lui restituer le prix et il devra restituer la chose ou ce qui en reste si elle a péri par suite du vice dont elle était atteinte. De plus il aura droit à des dommages-intérêts si le vendeur était de mauvaise foi et connaissait les vices. Ou bien il exercera une action en restitution d'une partie du prix proportionnelle à la diminution de valeur résultant de l'existence du vice. Il gardera la chose et aura droit à une partie du prix. C'est l'action *quantum minoris*.

Ces principes généraux posés, voyons quelle sera leur application aux ventes d'automobiles.

Car si on en jugeait par le nombre des procès intentés devant les tribunaux et dans lesquels les acheteurs invoquent le vice caché, il semblerait que cette seule question puisse être à elle seule l'objet d'une thèse volumineuse. C'est que pour la majorité des acheteurs le mécanisme de l'automobile acquise, reste un mystère qu'ils n'essayent pas de pénétrer. Ils s'inclinent respectueusement devant l'outil nouveau modèle, en examinent les rouages avec une attention qui exclut toute compréhension puis s'étonnent, se désespèrent ou s'irritent si au bout de peu de temps il leur refuse tout service.

Dans la plupart des cas cependant leur colère ne devrait se tourner que contre eux-mêmes, car c'est eux

qui sont responsables de la « panne » qui vient de survenir, soit qu'ils ne sachent pas découvrir sa cause qui ne tient qu'à un incident de détail qu'un homme avisé trouverait en quelques instants, soit que son inexpérience, en omettant quelques-uns des soins nécessaires à donner au mécanisme (défaut de graissage par ex.) ait provoqué le bris d'une pièce. Les rouages de l'automobile, quelque soit leur perfectionnement, sont extrêmement délicats ; leur action est prévue, leur rapport est calculé et une main inhabile ne vient pas les modifier, accroître leur impulsion, augmenter leur résistance, exagérer le mouvement ou le frottement sans fausser l'organisme, .

Les tribunaux auxquels l'acheteur s'adresse pour se plaindre, doivent donc, se conformant en cela aux principes généraux, se rendre compte si les vices dont il se plaint rendent bien l'automobile impropre à l'usage auquel elle est destinée ou s'ils ne proviennent pas du fait même de l'acheteur.

Cet examen fait, ils doivent déclarer, à mon avis, qu'il y aura vice caché chaque fois que l'on pourra dire que : « si l'acheteur les avait connus, avant de faire son acquisition, il n'aurait passé aucun ordre. »

Ce criterium n'est pas à l'heure actuelle de jurisprudence courante. « Attendu, a déclaré un arrêt

(1) Imbrecq, *op. cit.*, p. 59.

célèbre de la Cour de Paris (1), que dans l'état actuel de l'art de la construction des automobiles, ces machines comportent un assemblage d'organes multiples, compliqués et délicats, dont l'accord continu et la parfaite harmonie ne peuvent être obtenus qu'au prix de soins constants et d'une vigilance sans défaillance rendant nécessaires des visites quotidiennes et des mises au point fréquentes ; que l'équilibre de l'ensemble et d'une nature essentiellement instable, que son maintien pendant une certaine durée peut être *remarqué comme une succession de rencontres heureuses dont la rupture est toujours imminente*.

« Que même entre les mains de conducteurs entendus, experts et prudents, la détresse fréquente, nommée panne, semble être inséparable du maniement de ses engins, qu'elle se produit souvent de la manière la plus inattendue et que la découverte de sa cause qui peut être de la nature la plus ténue, exige parfois de longues recherches et de patientes investigations ; que l'illusion contraire, quoiqu'en fait elle ne semble pas rare, est à peine admissible de la part d'une personne qui, avant d'acquérir un véhicule de ce genre, a dû nécessairement se munir de quelques renseignements.

« Considérant qu'il ne résulte, ni des documents pro-

(1) Cour de Paris, 5^e ch., 15 janvier 1903. *Bulletin officiel de l'A. G. A.*, n° 19.

duits, ni des constatations de l'expertise, que la machine vendue fût affectée de vices qui la rendissent particulièrement défectueuse et impropre à son usage :

Que les accidents dont l'acheteur a souffert, ou dérivent de la nature des choses, ou peuvent être attribués à son inhabileté. »

Si cet arrêt rendu par un magistrat de trop d'esprit devait servir de base à la jurisprudence, il nous faudrait nettement conseiller à l'acheteur de ne jamais ou presque jamais intenter un procès en invoquant le vice de construction. Si la marche normale d'une automobile doit être « remarquée comme une succession de rencontres heureuses » ; si « la détresse fréquente nommée « panne » est inséparable du maniement de ses engins » ; si l'illusion d'avoir une voiture qui fournisse un service appréciable est « à peine admissible de la part d'une personne qui, avant d'acquérir un véhicule de ce genre, a dû nécessairement se munir de quelques renseignements », il faut bien en arriver à la conclusion que l'acheteur d'une automobile ne l'achète que pour faire de temps à autre quelques kilomètres et que, si ces quelques kilomètres ont pu parfois être effectués avec le véhicule, il n'y aura pas vices de construction !

Soyons sérieux. L'automobilisme est entré à ce point dans les mœurs qu'on ne peut plus le considérer comme un mode fantaisiste de locomotion. Je doute que le conseiller de 1903 en reproduise en 1908 les

termes de son arrêt. Celui qui s'en rend acquéreur doit en attendre un service normal et qui réponde à l'idée qu'il s'en faisait. Si la voiture ne marche pas, si la détresse fréquente nommée panne se produit par trop souvent, il y aura vice.

Ce vice ne suffit du reste pas pour qu'il puisse intenter soit l'action rédhibitoire, soit l'action *quantum minoris*. L'article 1642 vient dire que le vendeur ne sera pas tenu de vices apparents et dont l'acheteur a pu se rendre compte par lui-même. Et cette exception est vraiment trop légitime. Si en essayant la voiture, en l'examinant, l'acheteur a pu se rendre compte des défauts de la voiture qu'il achetait, il ne doit pas pouvoir se plaindre d'avoir été trompé. Il a consenti à prendre la voiture avec ses défauts apparents. Il doit les supporter.

Mais, dira-t-on, si l'acheteur ne connaît en rien le mécanisme de l'automobile il n'y aura jamais vice apparent ; et son incompétence absolue ne lui permettra pas de constater des défauts dont un autre acheteur aurait été immédiatement averti. Le vice le plus apparent sera pour lui un vice caché. C'est absolument mon avis. Tel vice qui sera apparent pour telle personne au courant de la mécanique, ne le sera pas pour telle autre dont l'ignorance en la matière serait absolue. Les tribunaux sur ce point seront souverains juges d'apprécier le fait et la bonne foi de l'acheteur qui se plaint du vice. Mais il me faut bien reconnaître

que la majorité des auteurs ne sont pas sur ce point de mon opinion. « Le vice caché, dit M. Imbrecq, est celui qui n'a pu se révéler à l'inspection d'un acheteur de connaissance et d'intelligence moyennes. Un vice tout à fait apparent peut avoir échappé à un acheteur d'une incompétence notoire... il n'en sera pas pour cela un vice caché.

« L'acheteur qui a fait déjà de l'automobile pourra généralement se rendre compte lui-même si la voiture qui lui est présentée comporte ou non quelque vice apparent ; mais s'il manque totalement d'expérience,... il doit faire examiner le véhicule soit par un de ses amis plus connaisseur que lui, soit par un spécialiste offrant toute garantie. »

J'avoue ne pas comprendre. Je comprendrais, tout en la combattant, une théorie qui soutiendrait que le vice caché est celui que ne pourrait découvrir, après un examen attentif, un spécialiste avisé. Ce serait dire que l'acheteur d'automobile est tenu lors de son achat de faire examiner sa voiture par un expert, dont l'avis favorable mettrait à couvert sa responsabilité. Le constructeur serait ainsi tenu des vices non découverts par l'expert. Mais qui donnera la définition des qualités et des connaissances nécessaires pour être classé dans la catégorie des « acheteurs de connaissance et d'intelligence moyenne ». Personne. Car tel acheteur au courant du mécanisme d'une marque dont il s'est servi pourra ignorer complète-

ment les secrets de la construction d'une autre maison. Tel autre qui aura une certaine compétence pourra cependant laisser échapper un vice tout à fait apparent et qui rendra cependant la voiture absolument impropre au service prévu.

Je crois donc qu'il faut prendre l'article 1642 sans essayer de lui faire dire ce qu'il n'a jamais contenu : *Le vice apparent sera celui dont l'acheteur n'a pu se convaincre lui-même.*

Et sous cette réserve que l'acheteur aura à démontrer sa bonne foi, les tribunaux seront souverains juges d'apprécier son degré de connaissance. Il n'est pas douteux en effet que tel vice caché pour un novice sera de façon certaine « apparent » pour un homme du métier. Ce sera aux tribunaux à le dire. Il est impossible de le préciser ici.

C'est du reste dans ce sens que dans d'autres espèces avait jugé la Cour de cassation, en déclarant que « sera réputé vice caché celui dont la découverte exige chez l'acheteur des connaissances scientifiques.

Et c'est aussi dans ce sens qu'ont jugé les tribunaux en déclarant qu'il y aurait vice caché :

Si la faiblesse du moteur empêchait de prendre une quatrième vitesse prévue par le contrat de vente. « Attendu, a dit le jugement, que spécialement doivent être considérés comme vices cachés et entraî-

(1) Cass. req., 26 déc., 1906, D. 1907.1.279 ; Guillouard, *op. cit.*, t. II., 414.

nant la résiliation de la vente le manque de vitesse promise dans une voiture automobile et les arrêts intempestifs auxquels on est exposé pour des causes très légères (1). »

Si l'épaisseur de l'acier ou de la fonte, jugée nécessaire au bon fonctionnement de chacun des organes de la voiture, est inférieure à l'épaisseur prévue.

Si la carrosserie est plus lourde que ne le comporte la force du moteur.

Nous pourrions multiplier ces exemples, ils nous suffisent à montrer l'état d'esprit des tribunaux. Chaque solution dépendra de l'espèce soumise. L'acheteur d'automobiles, avant d'intenter un procès en résiliation de vente pour vice caché devra seulement se souvenir qu'il a à prouver : 1° qu'il s'agit bien d'un vice au sens véritable du mot et non d'une impossibilité chimérique de marche que crée sa seule inexpérience ; 2° que ce n'est pas cette même inexpérience qui a été la cause de la rupture des pièces dont il se plaint ; 3° qu'il n'en avait pas connaissance au moment de l'achat.

SECTION II. — Ventes des voitures d'occasion.

La garantie des vices cachés est certainement obligatoire pour le vendeur lorsqu'il s'agit de voitures

(1) Trib. Seine, 6 mai 1900, *Gaz. Trib.* ; arrêt confirmatif, C. Paris, 4 avr. 1901.

neuves. Le sera-t-elle également lorsqu'il s'agit de voitures d'occasion ? Nous envisageons évidemment l'hypothèse où les parties n'ont rien convenu au sujet de la garantie. La clause formelle de non-garantie serait absolument licite. La jurisprudence que nous possédons sur ce sujet est extrêmement récente et la question fut longtemps discutée. Vous n'avez pas le droit, déclaraient les partisans de la négative, de soutenir que l'on peut arguer de vices cachés en matière de voitures d'occasion. L'acheteur de voitures usagées sait ce qu'il risque. Il paye un prix infiniment moins élevé que celui qui représenterait la valeur intégrale de la voiture. C'est renoncer par là même à l'action rédhibitoire et la diminution du prix représente en partie le risque qu'il court.

J'estime, quant à moi, que cette théorie est excessive et qu'en principe on ne doit pas considérer comme exclusive de la garantie la circonstance qu'un objet est vendu comme voiture d'occasion (1). Les tribunaux devront seulement, puisqu'ils sont souverains juges du fait, l'apprécier moins sévèrement que s'il s'agissait d'un objet neuf et n'ayant pas servi. Ils devront, dans l'examen de cette responsabilité, tenir compte des conditions dans lesquelles la vente a eu lieu, de la durée du service de la voiture vendue, du prix qu'elle a été payée relativement à sa va-

(1) Dalloz, *Rép. alp.*, V^o *Vices rédhibitoires*, n^o 184.

leur primitive et au type auquel elle appartient (1).

« La responsabilité du vendeur en cas de vente de voiture d'occasion, a écrit le comte de Mortmer-Meyret, existe, mais extrêmement limitée, limitée au seul cas de rupture de pièces en fonction normale, sans heurt, sans choc, survenant dans un délai très proche de la vente. » Là est la vérité (2).

C'est du reste dans ce sens que les deux seuls jugements que nous possédions sur la matière ont fixé la jurisprudence (3).

SECTION III. — Cas où il n'y a pas vice caché, mais erreur sur la chose vendue.

Il est une question qui touche de très près le vice caché, c'est celle de la nullité de la vente par suite d'erreur sur le consentement. Il arrive, et est surtout arrivé, que les acheteurs d'automobiles croyant acheter un châssis de marque comme de Dion-Bouton, par exemple, n'achetait qu'une voiture type de Dion-Bouton. Il avait alors sans aucun doute le droit

(1) Il est bien certain que nous envisageons l'hypothèse où les parties n'ont rien convenu au sujet de la garantie. Il est certain qu'elles auraient le droit de passer toutes les clauses qu'il leur plairait touchant l'exonération expresse ou l'acceptation formelle de la garantie des vices cachés.

(2) Imbrecq, *op. cit.*, n° 154.

(3) Trib. civ. Seine, 20 nov. 1907 et Trib. comm. Besançon, 22 février 1906, rapportés dans l'*Annuaire des cycles et automobiles* du 3 mai 1905.

de demander la résiliation du contrat, mais leur action n'était plus fondée sur l'article 1645. C'est une action en nullité fondée sur le défaut de consentement de l'acheteur qui n'a pas acheté la chose qu'il croyait acheter. Elle procède des articles 1614 et 1616 du Code civil qui obligent le vendeur à livrer à l'acheteur exactement ce que celui-ci a acheté. Il y a dans ce sens et sur notre matière de nombreuses décisions (1).

Il peut arriver encore, et ce cas est assurément susceptible de se présenter en matière d'automobiles, que l'objet vendu et livré à l'acheteur soit une marchandise contrefaite. L'acheteur aura incontestablement une action contre le vendeur pour se faire rembourser le prix payé. Mais il me semble que ce sera plutôt qu'une action rédhibitoire, une action en garantie pour éviction, puisque la constatation de la contrefaçon sera nécessairement suivie d'une saisie sur la voiture qui l'immobilisera entre les mains de l'acheteur.

SECTION IV. — De la responsabilité des accidents résultant des vices de l'automobile vendue.

I. — Les vices cachés dont une automobile est atteinte peuvent avoir pour le vendeur des conséquences

(1) Trib. comm. Seine, 15 déc. 1905 ; Imbrecq, *op. cit.*, p. 81 ; Trib. de comm. Seine, 5 juin 1905, février 1905.

ces très graves, sur lesquelles il nous reste à nous expliquer. Le vendeur peut être appelé à répondre des accidents occasionnés à l'acheteur par les défauts de la voiture.

L'action dont nous parlons a donné lieu à de fréquents litiges devant les tribunaux. Mais ceux-ci se sont montrés hésitants sur le texte de loi à appliquer. Doit-elle se fonder sur les articles 1641 et suivants du Code civil qui règlent la responsabilité du vendeur en cas de vices cachés ? Doit-elle s'appuyer au contraire sur les articles 1382 et suivants qui assurent la responsabilité des fautes en général ?

Nous croyons que l'acheteur victime d'un accident occasionné par un vice de construction de l'automobile par lui achetée donne une base suffisante de son action en responsabilité contre le vendeur (1), en invoquant l'article 1645 du Code civil. Celui-ci ne saurait, sauf de rares exceptions, soutenir qu'il a ignoré les vices de la chose. Or, l'article 1645 stipule que, lorsque le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous dommages-intérêts envers l'acheteur. Ces mots *tous dommages-intérêts* n'indiquent-ils pas clairement et sans ambiguïté que le vendeur est tenu de réparer sans exception, tout le préjudice que les dé-

(1) Nous parlons du fabricant ou de l'intermédiaire mais non du vendeur d'une voiture d'occasion.

fectuosités de la chose vendue font subir à l'acquéreur ?

Bien que l'exemple donné par Pothier, dans son *Traité de la vente* (1), n'ait aucune analogie avec la vente d'une automobile, nous croyons qu'il est de nature à faire comprendre notre pensée. « Par exemple, dit Pothier, si un tonnelier, ou un marchand de tonneaux m'a vendu des tonneaux, et que par quelques défauts de quelque'un de ces tonneaux le vin que j'y avais mis est perdu, il sera tenu envers moi du prix du vin que j'ai perdu. »

Si donc les vices de construction de la voiture ont occasionné un accident à l'acheteur, celui-ci pourra, par la voie de l'action rédhibitoire, non seulement obtenir la restitution du prix, mais encore se faire indemniser de toutes les conséquences de l'accident dont il a été victime.

Bien plus, si, comme cela se produit fréquemment, l'accident a pour résultat la destruction complète de la voiture, l'acheteur est fondé à demander la restitution du prix, bien qu'il ne puisse pas rendre la voiture au vendeur. C'est l'application de l'article 1647 du Code civil ainsi conçu : « Si la chose qui avait des vices a péri par suite de sa mauvaise qualité, la perte est pour le vendeur qui sera tenu envers l'acheteur à la restitution du prix et aux autres dédommagements appliqués dans les deux articles précédents. »

(1) Pothier, *De la vente*, n° 213.

Quoi qu'il en soit, la responsabilité du vendeur, en cas d'accident causé à l'acheteur par les vices de construction du véhicule, soit qu'elle résulte de l'article 1645, soit qu'elle résulte des articles 1382 et suivants du Code civil, a été sanctionnée à diverses reprises par la jurisprudence et ne saurait donner lieu à aucun doute (1).

II. — La question s'est posée de savoir si, au cas où la vente émane d'un intermédiaire non constructeur, l'acheteur, victime de l'accident, peut actionner à la fois devant les tribunaux son vendeur et le fabricant de la voiture. Si l'acquéreur assigne le constructeur avec lequel il n'a pas traité, celui-ci peut évidemment lui répondre qu'il ne le connaît pas, qu'il n'y a entre eux aucun lien de droit. Ce système, qui avait été tout d'abord accueilli par le tribunal de la Seine, a été repoussé, avec juste raison, selon nous, par la Cour de Paris (2). Elle a jugé que si, dans l'occurrence dont s'agit, l'acheteur ne pouvait pas fonder son action vis-à-vis du constructeur sur les articles 1344 et suivants du Code civil, elle pouvait la fonder tout au moins sur les articles 1382 et suivants : « Considérant, a dit la Cour de Paris, qu'en l'état des

(1) Trib. civ. Seine, 7^e ch., 24 avril 1900 ; Trib. civ. Seine, 4 juillet 1901 ; Imbrecq, *op. cit.*, nos 113 et 114.

(2) C. de Paris, 2^e ch., 30 octobre 1900, infirmant un jugement du Trib. de la Seine, du 24 février 1897 ; Imbrecq, *op. cit.*, n^o 117.

faits les appelants avaient contre D.. (le constructeur) l'action prévue par l'article 1382 du Code civil, que c'est à tort que le tribunal l'a mis hors de cause, qu'il échet de réformer sur ce point la sentence ».

Nous croyons même que, pour retenir en cause le fabricant, la Cour de Paris pouvait se dispenser d'invoquer les articles 1382 et suivants du Code civil. La jurisprudence et les auteurs admettent en effet que comme l'action en garantie pour éviction, l'action en garantie pour vices cachés peut être intentée non seulement par l'acquéreur primitif, mais encore par le sous-acquéreur. Celui-ci, comme le dit M. Baudry-Lacantinerie, a acquis la chose *cum omni causâ* avec tous les droits qu'avait l'acheteur primitif (1).

D'ailleurs cette opinion paraît avoir été consacrée par la Cour suprême dans une affaire où il s'agissait d'un accident ayant eu pour cause le vice de construction d'une bicyclette. « Un fabricant constructeur d'une bicyclette, dit un arrêt de la Cour de cassation du 30 janvier 1895 (2), est responsable, au même titre que celui que l'a vendue, des blessures que l'acheteur s'est faites en tombant de la machine, et tous deux doivent être condamnés à des dommages-inté-

(1) En ce sens : Cass., 12 novembre 1884 ; D. 85. 1.257, rejetant le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Paris du 24 février 1882, D. 83. 2.78 ; Baudry-Lacantinerie, *op. cit.*, n° 432 ; Guillaouard, *op. cit.*, 3^e édit., t. I^{er}, n° 452 ; Aubry et Rau, 4^e édit., t. IV, § 355, p. 376.

rêts envers l'acheteur, lorsqu'il est établi que l'accident provient de la rupture du tube de direction due à la faiblesse exceptionnelle de celui-ci qui ne permettait pas d'élever sans danger le guidon dans son jeu normal jusqu'à l'extrémité du dit tube » (1).

(1) *Le Droit* du 22 février 1895 ; *Gaz. trib.*, 31 janvier 1895. — En ce sens : Rixens et Lafont, *Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme*, n° 641.

CONCLUSION

Ainsi qu'on l'a vu par les développements donnés à ce travail, je me suis efforcé de ne traiter que les questions qui répondaient exactement à mon titre. J'ai pensé que reprendre toutes les discussions et toutes les théories auxquelles ont pu donner lieu l'application des textes relatifs à la vente serait œuvre vaine, et j'ai surtout tenté de dégager les quelques règles qui peuvent être particulières aux ventes d'automobiles.

Peut-être me reprochera-t-on d'avoir écourté le développement de certains principes dont l'application à l'automobile est certaine. C'est que dans mon désir d'être précis, j'ai estimé que le vendeur d'automobiles n'y était soumis que comme les autres industriels. Que le principe ne constituait pas pour lui un cas particulier.

J'ai dû souvent me tromper, mais le but poursuivi

sera atteint si, en restant dans les limites d'une dissertation juridique, j'ai pu faire œuvre pratique en prévenant les acheteurs de quelques-uns de leurs droits.

Vu :

Le Président de la Thèse,
PIÉDELIEVRE.

Vu :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — Généralités.	3
La question des arrhes.	5
Vente à livrer.	9
De l'offre par « catalogue ».	13
CHAPITRE II. — Des obligations du vendeur	17
CHAPITRE III. — De la délivrance	19
SECTION I. — <i>Obligation de délivrer les accessoires</i>	20
SECTION II. — <i>Epoque de la livraison</i>	30
1° Cas où un délai a été prévu	33
2° Cas où la date de livraison n'est pas fixée	40
L'acheteur d'automobiles peut-il se remplacer.	43
Doit-il justifier d'un préjudice matériel.	44
SECTION III. — <i>Les essais et l'apprentissage.</i>	46
CHAPITRE VI. — Du transport de la propriété.	54
L'art. 2279 doit-il s'appliquer aux automobiles ?	58
CHAPITRE V. — De la garantie en cas d'éviction.	61
CHAPITRE IV. — De la garantie des vices cachés.	63
SECTION I. — <i>Vente d'une voiture neuve</i>	63
SECTION II. — <i>Vente d'une voiture d'occasion</i>	73
SECTION III. — <i>L'erreur sur la chose vendue</i>	74
SECTION IV. — <i>Responsabilité en cas d'accident résultant des vices de la chose vendue</i>	75
CONCLUSION.	82

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
